13e Année. — N° 591.

(Étranger : 60 centimes.)

LA VIE AU GRAND AIR

LATHAM AU DÉPART DE SON RECORD D'ALTITUDE

Latham vient de battre le record de la hauteur en aéroplane, s'élevant à 1.000 mètres.

(Voir pages 42-43)

ÉDITIONS PIERRE LAFITTE & Cie
JE SAIS TOUT :: FERMES ET CHATEAUX :: FEMINA
MUSICA :: LA VIE AU GRAND AIR :: LIVRES, ROMANS
90, aven. des Champs-Élysées et 9, aven. de l'Opéra.

Abonn. : *France 24 fr. — Étranger 28 fr.*
Les abonnés bénéficient de 2 fr. par an sur les acheteurs au numéro et reçoivent en outre gratuitement les numéros spéciaux et de nombreuses primes dont la liste est envoyée sur demande.
Les abonnements d'un an peuvent être payés en deux fois

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

A LA
CORBEILLE FLEURIE

BRISE EMBAUMÉE VIOLETTE

ED. PINAUD

18, PLACE VENDÔME
PARIS

"A LA TOUR EIFFEL"
22f MONTRE argent, cuvette argent, à cylindre, 8 rubis, gar. 2 ans.
VOUILLARMET, fabricant d'horlogerie, ex-président de la Société des Horlogers.
85, Rue Battant, à Besançon (Doubs).
ENVOI des TARIFS et CATALOGUES GRATIS et FRANCO.

Plus de Chevaux boiteux

Suros, Eparvins, Courbes, Vessigons, Mollettes, Efforts, etc.
SONT GUÉRIS RADICALEMENT
par **L'ASPLINTO**
(de John ASKHAM, de Londres)
Indispensable aux chevaux de Chasse, de Selle, d'Armes, de Course.
N'INTERROMPT JAMAIS le TRAVAIL
Liniment idéal pour chevaux.
Prix : 3 fr. 75 — 6 fr. 50 — 9 fr. 25
En vente: Dr J. RENARD, 142, Av. de Clichy — PARIS
Brochure franco sur demande

PRENEZ GARDE, Madame

vous commencez à grossir, et grossir, c'est vieillir. Prenez donc tous les jours deux dragées de **THYROIDINE BOUTY**, *et votre taille restera ou redeviendra svelte. — Le flacon de 50 dragées est expédié franco par le* **LABORATOIRE 1, Rue de Châteaudun, Paris**, contre mandat-poste de 10f
TRAITEMENT INOFFENSIF ET ABSOLUMENT CERTAIN
en ayant soin de bien spécifier : *Thyroïdine Bouty*

Terrot & Cie
Dijon

La Marque des Touristes

BICYCLETTES
à 1, 2, 3, 4 et 6 vitesses par pédalage direct, rétro-direct ou par leviers.

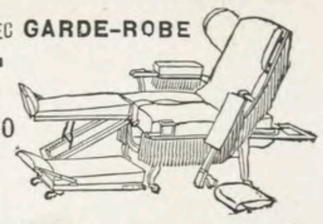
TANDEM-LEVO
à 8 vitesses.

MOTORETTE TERROT
2 ch., la motocyclette à moteur la plus sûre, la plus complète et la mieux comprise.

Catalogue franco sur demande

Magasin à Paris : 30, av. de la Grande-Armée

AUTOMOTEUR AVEC **GARDE-ROBE**



DUPONT

10, Rue Hautefeuille, 10
PARIS (VIe)
Téléphone 818-67
Envoi Franco du Catalogue
AUCUNE SUCCURSALE
Transport de malades. Ambulances automobiles

Orfèvrerie "CHRISTOFLE"

Une Seule et Unique Qualité

La Meilleure

Afin de l'obtenir

exigez

cette Marque et le Nom "CHRISTOFLE"

sur chaque pièce.

DUSAUSOY

EXPERT
4, Boul des Italiens

ACHAT TRÈS CHER
DE BIJOUX
DIAMANTS
PIERRES FINES

Expertises Gratuites

PARFUM POMPEÏA

L.T. PIVER PARIS

PHOTOGRAPHIE DES COULEURS

PLAQUES LUMIÈRE AUTOCHROMES

POUR CATALOGUES ET TOUS RENSEIGNEMENTS S'ADRESSER
A LA SOCIÉTÉ **LUMIÈRE** A LYON-MONPLAISIR

Protégez votre visage contre
LE HALE DU GRAND AIR
par l'emploi de la

CRÈME SIMON

Indispensable aux Touristes

Souveraine contre
Engelures et Gerçures

J. SIMON. — Paris

PÈRES CHARTREUX "TARRAGONE"

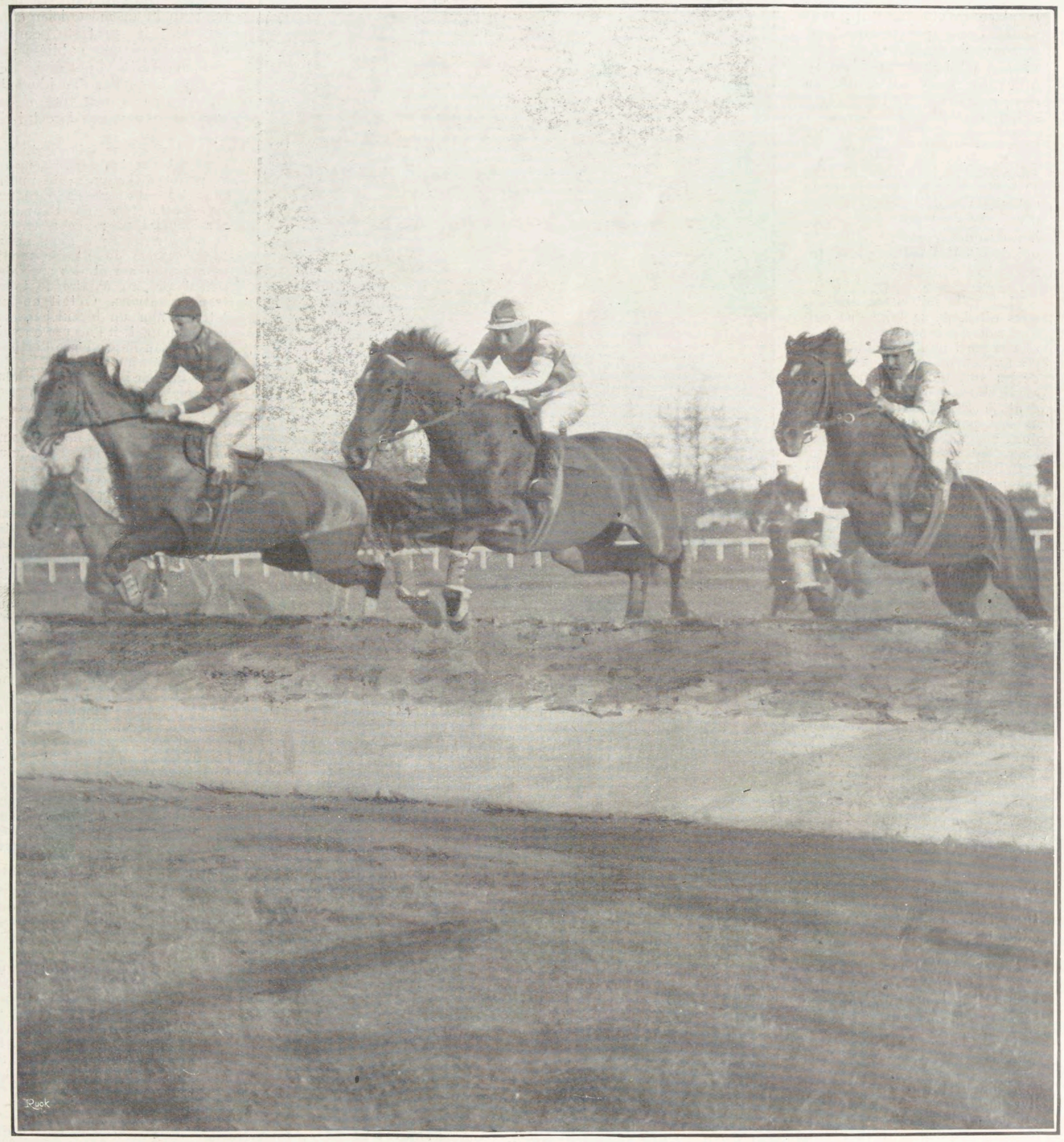
Tous droits de reproduction et de traduction sont réservés pour tous pays. Copyright in U. S. A. January 15th 1910.

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
France, 24 francs. — *Étranger*, 28 francs.
Changement d'adresse : 0 fr. 75
Les abonnés bénéficient de 2 fr. par an sur les acheteurs au numéro et reçoivent en outre gratuitement les numéros spéciaux et de nombreuses primes dont la liste est envoyée sur demande.
Les abonnements d'un an peuvent être payés en deux fois.

15 Janvier 1910 — N° 591
ÉDITIONS PIERRE LAFITTE & Cie
Direction et Rédaction : 90, av. des Champs-Élysées. Paris — Tél. 528-64-66-68
Salle d'exposition : 9, avenue de l'Opéra.
Messageries : 56, avenue du Maine.
Publicité : HUGUET-MINART & Cie, 11, boulevard des Italiens.

PUBLICITÉ
Pages d'Annonces, la ligne .. .. 2 fr.
La page .. .. 600 fr.
Encartage.. .. .. 750 fr.



Epine Vinette — Arpenteur — Eastman

LE SAUT DU MUR DANS LE PRIX DE LA DIGUE A NICE

Le jeudi 6 janvier s'est ouverte la saison des courses de Nice. Le temps ne fut pas aussi favorable que pour la réunion de dimanche dernier, qui comportait deux prix importants : le Prix de Monte-Carlo, grande course de haies (3.000 mètres) et le Prix de la Digue (steeple, 3.500 mètres). Dans le Prix de la Digue, dont nous publions le saut du mur, White Hart a mené. La rivière était passée sans encombre. Eastman faisait un écart à la dernière haie permettant à Epine Vinette, à M. Leech (Defeyer) de gagner par une demi-longueur.

AUTOUR D'UNE CATASTROPHE

Quelles furent les causes du terrible accident de la Croix d'Hins ? Quelles leçons est-il permis de tirer de cette déplorable catastrophe ? Telles sont les questions que nous avons posées à différentes personnalités, les plus compétentes dans les divers s branches de l'aviation

Les exigences de notre tirage ne nous ont pas permis, la semaine dernière, de donner à cette terrible catastrophe que fut l'accident de Léon Delagrange, la place qu'elle méritait, tant pour ses conséquences, que pour le souvenir ému que nous devions à celui qui fut, dès la naissance du nouveau sport, un des pionniers de la locomotion aérienne.

Chez Santos-Dumont. Le fameux pilote de *La Demoiselle* fut, on le sait, victime, le jour même de la catastrophe de la Croix d'Hins d'un accident de même sorte, heureusement sans gravité. Son opinion était d'autant plus intéressante à connaître :

Bien qu'il soit assez difficile, nous dit-il, de se faire une opinion sans avoir assisté à la chute et à la mort de l'infortuné Delagrange, et que l'inspection des débris soit loin de fournir une explication plausible de l'accident, je crois que l'appareil peut avoir capoté pour trois raisons, dont chacune suffit à expliquer l'accident :

1° Delagrange a trop « gauchi » son aile gauche ; de là, rupture d'équilibre entraînant la chute de l'oiseau mécanique lourdement chargé en avant par le puissant moteur que, pour satisfaire son amour de la vitesse, y avait adapté son infortuné propriétaire ;

2° L'appareil a été surpris par un brusque remous de vent. Delagrange n'eut point le temps de rétablir l'équilibre compromis et, piquant avec une effroyable vitesse, d'autant plus que le moteur n'était point arrêté, allait s'écraser sur le sol ;

Enfin, troisième et dernière explication : il se peut que ce soit l'hélice qui ait causé l'effroyable malheur en continuant son mouvement de rotation, alors que l'appareil déjà à terre pivotait lui-même, mais en sens inverse.

Mais laquelle de ces trois raisons est vraiment celle qui causa la mort de Delagrange ? je ne peux le dire. Qui sait même, si ce n'est pas une autre cause que nous ne connaîtrons jamais et qui détermina la catastrophe ?

Léon Delagrange.

On ne sera jamais fixé sur la cause déterminante de l'accident dans lequel l'infortuné aviateur trouva la mort.

L'opinion de Blériot. C'est, on le sait, un monoplan Blériot que montait l'infortuné Delagrange lors de la chute qui lui coûta la vie :

Je suis encore profondément remué, nous répond le célèbre aviateur, quand je songe à l'horrible accident qui, à tout jamais, nous a privé de ce pauvre Delagrange, si bon, si courageux, si sympathique. Je ne peux vous dire avec certitude — le pourra-t-on jamais d'ailleurs ! — ce qui a causé la mort de notre ami. J'ai dépêché à Bordeaux mon meilleur ingénieur-mécanicien pour qu'il se livre là-bas à une enquête minutieuse et me rapporte, s'il le peut, des données précises sur cet affreux événement. Pourtant, même avant son retour, il faut reconnaître que ce pauvre Delagrange fut bien imprudent. Hélas ! s'il était un de nos plus hardis pilotes, un de nos aviateurs les plus stupéfiants d'audace, il n'avait malheureusement aucune notion, fût-ce la plus élémentaire, de mécanique ; c'était un sculpteur, un artiste, un roi de l'air ; un ingénieur, non ! Maintes fois je lui avais répété de ne pas apporter ainsi à la légère des modifications importantes à son appareil. Il ne voulait point m'écouter. C'est ainsi qu'il avait mis à son aéroplane un moteur rotatif bien trop puissant pour le châssis qui le devait supporter, et qui, au lieu de faire subir à ce dernier une résistance de 80 kilogrammes, lui en faisait supporter une de 160 ; le double ! Mais il ne s'en était point tenu là : il avait, en outre, supprimé l'entretoise qui maintient l'écartement des ailes et en assure la rigidité ! Eh bien, lorsque j'ai moi-même monté des appareils où j'avais également enlevé l'entretoise, j'ai remarqué que la nacelle, d'ordinaire en forme d'œuf, se trouvait si fortement sollicitée par l'énorme poussée de l'air qu'elle se déformait, et qu'elle prenait la forme d'un huit allongé ; et je n'avais qu'un moteur de 25 chevaux !

Tenez, encore un détail : la force gyroscopique développée par l'énorme moteur placé sur sa machine par Delagrange était telle, qu'il ne pouvait s'élever ou descendre à l'aide de son gouvernail de profondeur, il était obligé d'arrêter ou de ralentir son moteur ! De sorte que, de l'appareil que je lui avais livré, il ne restait presque plus rien, et que c'est un engin terriblement aléatoire et dangereux que pilotait le pauvre Delagrange.

Mais, dites-le bien, pas plus cette mort que les autres, ne m'arrêtera dans mes travaux. C'est un héros glorieux qui tombe encore, après tous ceux que nous pleurons déjà, mais ne l'oubliez pas, c'est de ces cadavres que se jalonnent les routes de l'humanité, vers une Science plus belle, un Idéal plus élevé et ces morts, sont en quelque sorte, la rançon qu'arrache la Fatalité au triomphant génie de l'homme.

Le Blon proteste, L'excellent conducteur d'automobiles que fut Le Blon venait de s'associer avec Delagrange, auquel il apportait le concours de son habileté professionnelle de mécanicien consommé. Il proteste contre quelques opinions publiées par nos confrères quotidiens et d'après lesquelles l'accident de Delagrange aurait été causé par l'imprévoyance de celui-ci :

Vous me voyez très contrarié, nous dit l'ancien conducteur de Serpollet, de ce qui a été publié ce matin dans certains journaux. Le constructeur de l'appareil sur lequel Delagrange a trouvé la mort reproche à mon infortuné associé de l'avoir modifié sans que ses études spéciales l'aient préparé à faire de telles transformations. C'était un pilote et non un technicien, dit-il ; en un mot, il l'accuse d'avoir été par son imprudence l'artisan de sa propre mort.

Eh bien, de l'avis de tous, Delagrange, sans avoir jamais fait d'études théoriques, était arrivé, par la pratique des différents appareils qu'il avait maniés, à une compétence qui m'avait étonné moi-même.

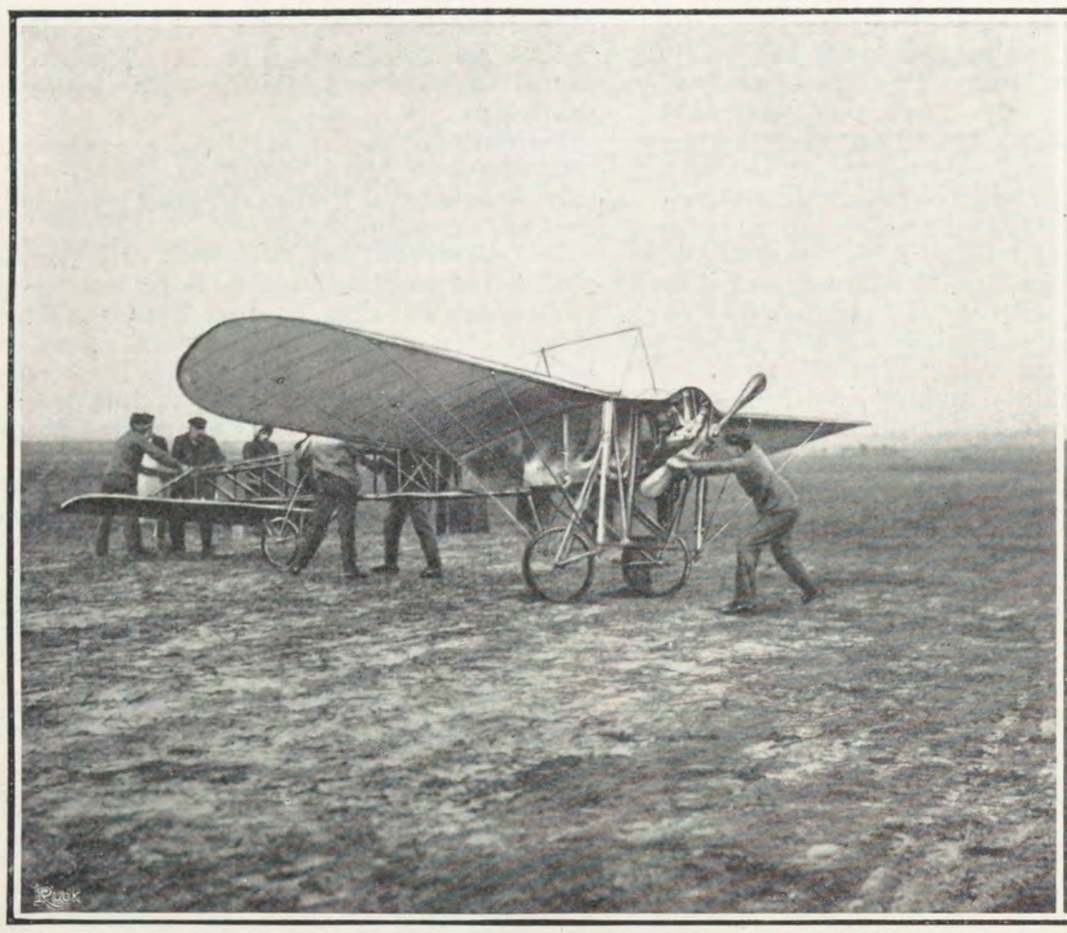
Et, d'ailleurs, aucune modification importante n'avait été apportée à l'aéroplane, qui était un des derniers sortis des ateliers Blériot, puisqu'il nous avait été livré en octobre dernier. Seul, le réservoir de 25 litres avait été remplacé par un de 80, qui était loin d'être plein, puisque le jour de l'accident, Delagrange n'avait emporté avec lui que 35 litres. Mais les cloisons intérieures avaient été étudiées par nous, de façon toute spéciale, pour éviter le flottement. Les ailes et les plans arrières, sur les indications de M. Blériot lui-même, n'ont jamais été ni remplacés ni modifiés. Aucun câble de commande, aucun tendeur n'a été non plus allégé ; et M. Collin, envoyé spécialement à la Croix d'Hins, a pu constater qu'ils étaient tous en bon état et parfaitement entretenus. Seul, les câbles du gouvernail de profondeur avaient été doublés, ce qui constituait une précaution de plus. Peut-être faut il chercher dans le défaut de résistance de certaines pièces de bois la cause initiale du terrible accident.

Nous devons ajouter que M. Blériot, que nous avons revu après cette interview, nous a prié de faire en son nom la déclaration suivante :

Une modification tout au moins, et de la plus haute importance avait été apportée par Delagrange : celle qui consiste à monter sur un fuselage établi pour supporter un moteur de 25 chevaux, un moteur rotatif de 50 chevaux. Toutes choses égales d'ailleurs, il est certain qu'un appareil construit pour recevoir un moteur d'une force déterminée ne peut, sans travailler avec un coefficient de sécurité trop faible, en recevoir un de puissance double.

Interview de M. Maurice Farman. Le recordman du voyage était encore à Orléans lorsqu'il apprit la mort de Delagrange :

Cet accident est épouvantable, nous dit-il, mais que voulez-vous que j'en puisse dire ? Il



La dernière mise en marche.

Le 4 janvier, à 2 heures 1/2, le pauvre Delagrange, après avoir examiné son monoplan, donnait le signal de la mise en marche pour le dernier vol qu'il devait accomplir.

Le dernier tour.

Il y avait douze minutes que l'envolée était commencée ; Delagrange avait effectué deux tours, c'est au commencement du troisième que la catastrophe se produisit.

est si difficile, tellement brusques sont ces sortes d'accident, de s'en faire une idée exacte, même lorsque l'on en est témoin. Laissez-moi vous dire seulement que tous ces appareils à gauchissement sont fort dangereux. Qu'une commande vienne à casser : l'aile se retourne, et c'est la chute, et la chute presque toujours mortelle !

Seuls certains biplans, qui ont remplacé le gauchissement par les ailerons, échappent à ce danger. Il est vrai qu'ils en présentent d'autres.

Mais quant à la mort du malheureux Delagrange, que voulez-vous que je vous dise ? Il faudrait connaître exactement les changements que l'infortuné aviateur avait fait subir au monoplan primitif qui lui avait été livré, pour savoir à qui incombent les responsabilités, et pour connaître si l'on doit accuser le monoplan, ou seulement l'audace de son infortuné pilote.

A Mourmelon. Ce que dit Latham. Quoique Delagrange ne fût jamais venu voler au camp de Châlons, il y comptait pourtant assez de camarades pour que la nouvelle de sa mort n'y eût pas causé une profonde émotion :

L'accident de Delagrange, nous dit Latham, est un accident de course. C'est la direction d'une voiture qui casse à 120 à l'heure, c'est-à-dire la mort stupide, imprévue, inévitable. Il faut bien le dire : chaque fois que l'on construira un appareil de vitesse, bicyclette, automobile, aéroplane, on cherchera à diminuer le poids de toutes les piéces employées, et, plus en aviation que partout ailleurs, puisqu'il s'agit non seulement de traîner un poids, mais encore de l'enlever et on fera travailler ces pièces à un point trop rapproché de leur limite de résistance. Mais c'est un accident qui peut arriver aussi bien dans un biplan que dans un monoplan. Que les surfaces soient disposées d'une manière ou d'une autre, dans tous les appareils actuels, où le centre de gravité est ramené au centre de poussée, la stabilité est la même. S'il s'agissait de biplan à ailes non superposées, comme dans le type Langley, où ces deux centres diffèrent, il en serait autrement, mais ce genre d'appareil n'a pas encore été étudié.

Ce que pense Henri Farman. Henri Farman fit ses premières armes à côté de Delagrange à Issy. Aussi la nouvelle de l'accident l'a-t-elle tout particulièrement impressionné.

Ce qu'il en faut conclure, nous dit-il, c'est qu'on ne saurait jamais trop vérifier son appareil à chaque ascension, et dans les plus petits détails. L'appareil bien construit et bien entretenu, tout est là : biplan, monoplan, cela se vaut, pourvu qu'on trouve le moteur qui convienne à chaque appareil. Pensez au travail formidable qu'on demande à un instrument qui s'élève ou s'abaisse de 10 mètres en 500 mètres. En l'air, on entend tous les fils vibrer et sous le choc du vent les ailes résonnent avec des han ! formidables.

On ne peut comparer ces efforts avec ceux auxquels est soumise une voiture automobile. Ce qu'il y a de particulier dans le biplan, c'est qu'un tendeur, deux tendeurs peuvent casser sans que l'appareil soit démoli complètement, tandis que dans le monoplan...

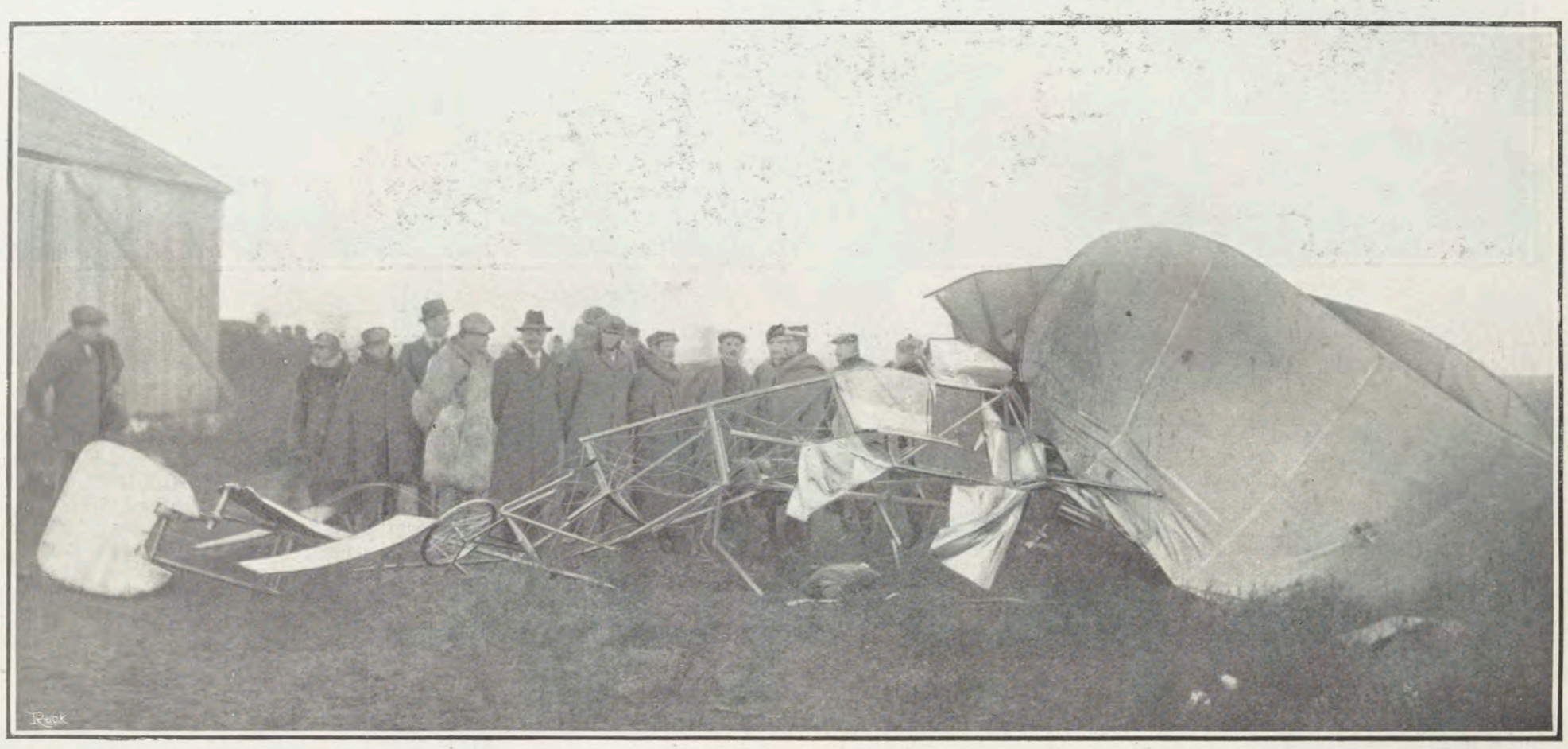
Les débris de l'aéroplane.

Au moment où le monoplan passait au-dessus des hangars, l'aile gauche se replia pendant que la droite se redressait, l'appareil piqua, les roues patinèrent sur la toiture du hangar et aviateur et monoplan vinrent comme un bolide s'écraser sur le sol.

L'opinion de Château

L'excellent ingénieur des Voisin fut autrefois celui qui construisit le premier R. E. P., c'est-à-dire qu'il pratique aussi bien le monoplan que le biplan.

Je vois surtout dans l'accident de Delagrange, nous dit-il, que c'est le premier accident grave qui soit causé par une rupture de pièces. Et c'est là ce qui doit attirer l'attention des constructeurs Jusqu'ici, les appareils étaient fabriqués un par un et, pour ainsi dire par celui qui était appelé à les monter. Maintenant on commence à fabriquer en série, c'est tout autre chose. Et puis on veut toujours aller plus vite. C'est comme en automobile, mais avec la différence que l'on a commencé à 25 à l'heure, tandis qu'en aéroplane on a débuté par du 60. Or, vous savez que la résistance augmente sensiblement comme le carré de la vitesse. En sorte que si on passe de 60 à 90, l'effort passe de 36 à 81, près du triple. Une pièce destinée à travailler à 50 kilogs a été établie pour pouvoir résister à 500. Elle présente un coefficient de sécurité de 1 à 10. Elle se trouvera appelée à travailler à 150, c'est dire avec un coefficient de sécurité de 1 à 3.3 ce qui est pratiquement insuffisant. Ce qu'il faut donc, c'est aussi l'avis de M. Legagneux, l'excellent conducteur de l'équipe Voisin, c'est construire des appareils de tourisme en exagérant la résistance. Quand aux appareils de course, dame, à Dieu vat !



L'agonie du monoplan.

Delagrange avait été tué sur le coup. Il portait une ecchymose à l'arcade sourcilière gauche et à l'oreille droite d'où un filet de sang s'échappait. Il avait une fracture à la base du crâne, ainsi qu'à la colonne vertébrale et une jambe brisée.

Ce qu'a vu Maurice Martin

Notre ami Maurice Martin, qui a assisté au terrible drame, nous envoie les impressions d'un spectateur.

J'ai eu le triste privilège, en ma qualité de chronométreur officiel de la Ligue Méridionale aérienne, de suivre, dans des conditions particulièrement favorables pour la vision, les phases terriblement rapides de l'accident mortel de l'infortuné Delagrange, placé comme je l'étais au sommet d'un petit mirador.

Je me trouvais ainsi, en effet, assez sensiblement à la hauteur des deux hangars auprès desquels il est venu se broyer, ce qui me permet d'affirmer qu'aucun choc préalable contre ces hangars n'a été la cause de la catastrophe.

C'est bien en plein virage, alors que le monoplan était déjà très sensiblement incliné latéralement à toute sa surface, le vent, si modéré qu'on ait pu le constater à ce moment-là, mais accru d'un léger remous à proximité des hangars et la puissance, disproportionnée, d'un moteur rotatif de 50 chevaux.

Les impressions d'un sportman

Enfin notre collaborateur Paul Hamelle, qui représenta la *Vie au Grand Air* aux obsèques, à Orléans, nous adresse quelques réflexions inspirées par le terrible accident.

Et de cinq !...

Après l'Américain Selfridge, après les Français Lefebvre et Ferber, après l'Espagnol Fernandez — je ne parle pas de l'ancêtre l'Allemand Lilienthal, — c'est Léon Delagrange, un Français encore, qui a payé au jeu nouveau le tribu de sang.

L'hiver dernier il était venu — ou plutôt revenu — à Orléans, sa ville natale, en deuil de lui maintenant, chercher l'emplacement d'un aérodrome ; à défaut d'un aérodrome, un point propice d'atterrissage. Et je le vois encore, le masque énergique et doux, l'œil clair où semblaient passer des visions, nous exposer sans gestes, avec le flegme du sportsman — ce flegme qui n'est pas de l'apathie, mais le calme de l'homme d'action économe de mouvement, ce flegme qui s'allie si bien à la foi du voyant —, ses projets et ses rêves.

Depuis, nous ne l'avions point revu. De loin en loin arrivait jusqu'à nous, comme un murmure de gloire, le bruit de ses prouesses. Nous applaudissions à ses belles performances d'Angleterre comme nous avions applaudi jadis à sa campagne d'Italie. Et nous escomptions joyeusement une autre visite au printemps.

La visite, hélas ! la fatalité l'a avancée de plusieurs mois. Mardi, c'était la nouvelle brutale de sa mort à Bordeaux : deux jours après, Orléans vit ses obsèques.

Un accident ? Si l'on veut. J'y verrais plutôt l'accomplissement de la loi lamentable et stupide, qui veut que les bornes dont se jalonne la route de chaque sport soient des tombes, et d'autant plus voisines que le sport est plus neuf. Combien l'automobile a-t-elle fait de morts illustres, depuis la tragique randonnée de Renault dans Paris-Madrid jusqu'à la chevauchée fatale de Zborowski escaladant la Turbie, jusqu'au malheureux Cissac, victime du dernier Grand Prix, de la folie de la vitesse ! Et avant l'automobile, le sphérique, et depuis le sphérique, le dirigeable. Périodiquement, la force qu'on croyait soumise se révolte et se venge — et la liste noire s'allonge d'un autre nom, sans décourager les pionniers du sport, de la locomotion, du progrès.

Qui dit en effet pionnier, dit audacieux. Ceux qui, avant les autres, s'attaquent à l'inconnu savent les risques de l'aventure. Ils les acceptent quand ils ne les recherchent pas. Le danger est au sportsman un attrait, un élément de volupté.

Delagrange, avant l'accident qui nous le ravit, a connu des ivresses sans pareilles, et qu'il a dû sentir d'autant plus vivement que le sportsman en lui se doublait d'un artiste.

Artiste, il le fut avec passion avant d'être aviateur, — mais de la même façon, un indépendant qui s'ouvre à lui-même sa voie. La sculpture l'attirait surtout. Il aimait à animer son rêve dans le marbre qui perpétue la forme : et telle statuette de lui, le *Livre d'heures* ou le *Templier*, évoquait des images de grâce ou de force vraiment originales. En changeant de domaine, il resta un initiateur, dédaigneux des chemins battus.

Il fut heureux jusque dans sa fin. Sa destinée ne vous semble-t-elle pas meilleure que celle d'un Théry ? N'eût-il pas mieux valu, au gagnant de deux Coupes, de périr violemment, le poteau franchi de sa dernière victoire, que de connaître les lendemains qu'il a connus ? Entre sa fin sans gloire, sur un lit de souffrance, et celle d'un Delagrange, foudroyé en plein ciel, qui donc hésiterait ?

LA MESURE DE L'ALTITUDE

Un officier des plus compétents, que nos lecteurs devineront sous son pseudonyme, a bien voulu nous expliquer comment on peut, pratiquement mesurer la hauteur du vol des oiseaux.

De tous les records d'aviation les records de hauteur sont peut-être ceux qui frappent le plus l'imagination populaire. Le public se rend en effet fort bien compte de la difficulté vaincue : avec un peu de chance et un appareil médiocre, on arrive encore à voler sans trop de danger au ras du sol, mais, pour s'élever à plus d'un kilomètre, comme vient de le faire Latham, s'il faut à l'aviateur un appareil bien équilibré et parfaitement maniable, un moteur puissant et sûr, il lui faut surtout un cœur bien attaché et une maîtrise parfaite de ses nerfs.

Par contre, ce dont le public se rend moins facilement compte, c'est du moyen employé pour mesurer la hauteur à laquelle est parvenu l'aviateur. Il n'y a là rien d'étonnant, car si les procédés sont nombreux, il en est peu qui échappent à la critique.

Le baromètre enregistreur n'est pas pratique; il craint trop les chocs et, surtout, il ne peut donner une précision suffisante.

La photographie peut fournir de bons résultats, mais il faut un temps suffisamment clair et il faut aussi que l'opérateur ne rate pas son cliché. De plus, le développement de la plaque prend du temps; les mesures à exécuter sont délicates et le résultat se fera généralement trop attendre.

Nous ne parlons pas du procédé du ballon captif, qui permet seulement d'afirmer que l'aéroplane a dépassé une hauteur déterminée.

Restent les procédés classiques de triangulation. Deux observateurs visent *en même temps* l'aéroplane; ils déterminent chacun au moyen d'un théodolite, son azimut et sa hauteur apparente; puis, à grand renfort de formules trigonométriques et de tables de logarithmes ils calculent finalement la hauteur atteinte (fig. 1).

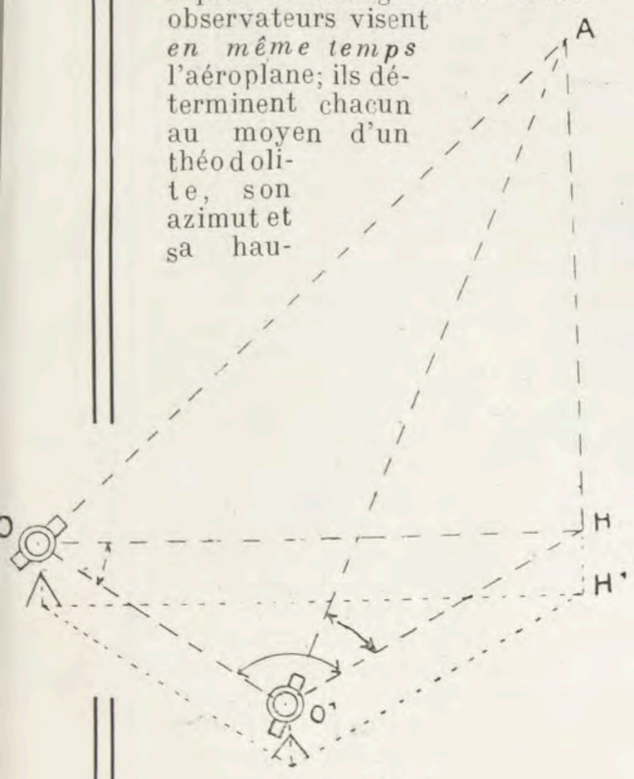


Fig. 1.

Deux observateurs placés en O et en O_1, visent le point A simultanément avec des théodolites. Un calcul trigonométrique permet de trouver la hauteur A H.

C'est déjà compliqué en principe, mais c'est plus difficile encore dans la pratique. Il faut, en effet, que les observateurs fassent leur mesure exactement au même instant, sans quoi leurs observations ne signifieraient absolument rien. Il faut donc qu'ils suivent d'une façon continue l'aéroplane en mouvement avec leurs lunettes et qu'ils arrêtent celles-ci *en même temps* à un signal donné. Or : 1° il est impossible de suivre avec une lunette de théodolite un aéroplane en mouvement; 2° il est impossible d'arrêter les deux lunettes rigoureusement en même temps.

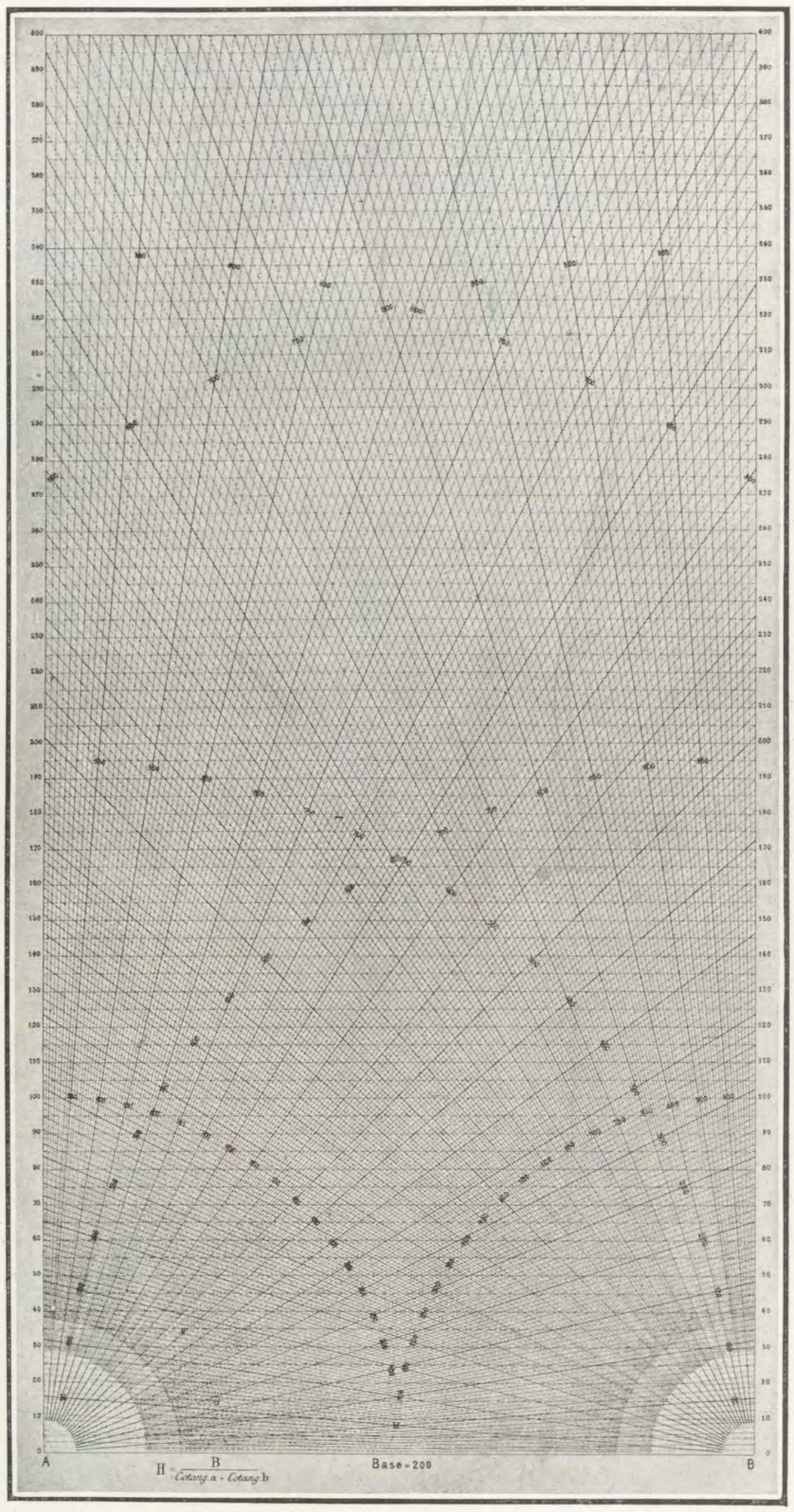


Fig. 3.

Sur cet abaque il suffit de suivre les lignes portant le chiffre de la graduation lue sur les deux appareils. Leur point de rencontre donnera la hauteur de l'oiseau.

Dans ces conditions, il a fallu chercher un autre procédé.

Les deux observateurs, au lieu de chercher à mesurer la hauteur de l'aéroplane à un moment quelconque, la mesurent à l'instant précis où l'appareil traverse le plan vertical qui passe par leurs deux instruments. Ils assurent ainsi la simultanéité des mesures. D'autre part, pour être sûr d'apercevoir l'aéroplane, chacun projette en quelque sorte sur le ciel, dans la direction de son collègue, la graduation que renferme l'instrument employé (1). Lorsque l'aviateur, ainsi qu'il en a reçu la consigne, traverse le plan vertical des deux instruments, chaque observateur lit la graduation en face de baluelle a passé l'aéroplane.

L'observateur O lit, par exemple, 650 (décigrades ou dixièmes de grades).

L'observateur O_1 lit, de son côté, 450.

Supposons que les observateurs soient à 200 mètres l'un de l'autre; nous n'avons qu'à construire aux deux extrémités de la ligne OO_1, qui représente 200 mètres, deux angles de 650 et de 450 (décigrades) et nous aurons immédiatement la hauteur AH de l'aéroplane au-dessus des deux instruments, hauteur égale à 113 mètres (fig. 2).

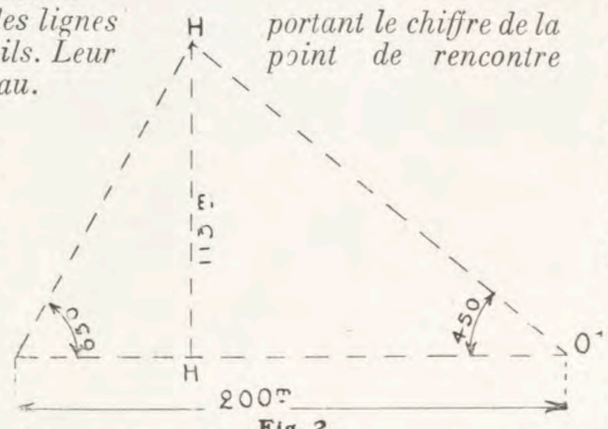


Fig. 2.

Connaissant les angles lus par les observateurs en O et O_1 il suffit de tracer le triangle $O H O_1$.

Mais il est assez peu commode de se livrer en plein air à des occupations de ce genre et l'on risquerait fort de se tromper. Pour tourner la difficulté, on a imaginé de faire la construction ci-dessus dans tous les cas possibles. On obtient ainsi l'abaque représenté par la figure 3.

Sur cet abaque, le lecteur n'a qu'à chercher le point de rencontre des deux lignes numérotées 650 et 450, il verra qu'il se trouve à la hauteur de 113 mètres.

Il est difficile d'imaginer quelque chose de plus simple et en même temps de plus précis.

Il est vrai que par ce procédé, on ne peut mesurer la hauteur de l'aéroplane en un point quelconque, mais, à l'heure actuelle, ce problème paraît impossible à résoudre avec quelque précision.

L. DE N.

(1) L'instrument en question est ce qu'on appelle dans l'artillerie un *sitomètre*. Il a été construit sur les indications du capitaine d'artillerie Raguer, par M. Huet. Il a la dimension d'une grosse montre. Sur le terrain on le monte sur un trépied de photographe.

LES TRUQUAGES DANS LE SPORT

I. — LA LUTTE

Sous ce titre, nous commençons aujourd'hui une série qui passera en revue les principaux sports Inspirés par des compétences et par des champions, ces articles intéresseront tous les sportsmen

A MESURE que le sport envahit de plus en plus notre existence, il est naturel que nous ayons à compter les vrais et les faux sportsmen. Alors que ceux-là contribuent au triomphe de l'idée en organisant des réunions intéressantes, sincères et loyales, ceux-ci se contentent de tuer le sport : peu leur importe puisque cet assassinat leur rapporte de l'argent!

Une revue indépendante comme la nôtre peut se donner le luxe de divulguer certains procédés, de mettre le public en garde contre les agissements de certains individus, traiteurs de blancs, qui font non point du sport, mais des affaires. C'est faire œuvre de salubrité sportive, nous n'y faillirons point.

A tout seigneur, tout honneur. Nous commencerons par la lutte.

Les championnats de music-halls. On peut déclarer, sans crainte d'exagération, que les troupes de lutteurs de music-halls ressemblent, à s'y méprendre, à un Ministère.

Dans les Ministères, vous passez soit au choix, soit à l'ancienneté. Vous faites une demande pour y entrer ou vous passez un concours. Vous suivez la filière, commençant par les petits emplois pour devenir, à l'apogée de votre carrière, chef de bureau. Une seule différence cependant, et encore n'est-elle pas toujours obligatoire : le Ministre n'est jamais pris dans le Ministère, tandis que le plus souvent le champion du monde (!) sort du rang, à moins que, tel un Président du Conseil, il ne choisisse lui-même ses ministres, c'est-à-dire les hommes de la poule finale, auxquels il attribue les divers portefeuilles, je veux dire les diverses places du championnat.

Vous voyez que l'affaire est d'une simplicité enfantine et que rien ne ressemble plus à un doux bureaucrate qu'un fougueux Fier-à-Bras. D'ailleurs, après avoir rappelé la carrière du fonctionnaire, passons à celle du lutteur.

Les conditions d'admission permettent de faire déjà une élimination naturelle : il faut peser très lourd. Peu importe que vous ignoriez les règles fondamentales de la lutte ; il suffit que vous soyez lourd, adipeux et obèse. L'homme de 120 kilos a une bien plus belle chance d'avancer rapidement que celui de 90. D'autant plus que si vous atteignez 120 kilos, rien ne sera plus facile que de vous annoncer comme en pesant 145.

Vous entrez généralement dans le championnat pour montrer ce dont vous êtes capable. Vous commencez par les éliminatoires. Si vous êtes doué d'un physique sympathique au public, si vous êtes soumis, obéissant, si vous vous laissez tomber avec grâce ou si vous êtes vainqueur avec émotion, vous passez rapidement dans la poule finale. Mais, pour obtenir ce résultat, il faut être aidé par la chance, s'engager dans une épreuve à laquelle ne participent qu'une ou deux étoiles. Il y a pénurie de champions, on a intérêt à vous mettre en évidence : il n'y aura pas assez de louanges pour vous. Les chroniqueurs passeront du magasin à l'arrière-boutique des épithètes avec cette légèreté, cette simplicité qui mettent en valeur leur talent primesautier. Ils vous tresseront des couronnes, vous feront presque toucher les deux épaules sous l'avalance des éloges. Vous serez sacré champion, fin lutteur, adroit, scientifique, etc., etc. Vous serez le roi de Paris, le champion du monde, et vous toucherez une mensualité. Dans tel pays vous triompherez, dans tel autre pays vous finirez second. Vous gagnerez beaucoup d'argent.

Vous économiserez, vous prendrez votre retraite et c'est alors que pour passer agréablement vos loisirs, vous commencerez à fréquenter dans un gymnase et même à prendre des leçons de lutte : tout arrive!

Tel est le sort qui attend l'homme soumis, obéissant, fidèle à sa parole et travailleur consciencieux!

Mais si vous êtes une mauvaise tête, si vous avez l'intention de faire du sport sincère, si vous émettez la prétention de tirer la bourre, comme on dit dans le langage de la lutte, malheur à vous! Vous serez opposé, au bout de deux ou trois rencontres, à l'étoile de la troupe, à celui qui sait lutter : il vous écrasera en un clin d'œil et vous retirera l'idée d'insister.

Il y a deux ans, un nommé Hipmann, Suisse, qui ne comprenait que très vaguement le français, se vit faire la leçon par l'impresario avant de venir sur la scène :

— Alors, c'est bien entendu, vous vous laissez tomber très rapidement!

— Oui, patron.

Arrive la lutte en question. Mon Hipmann se présente, l'arbitre siffle, et, tandis que son adversaire se met en garde, le Suisse se contente de venir au milieu du tapis et de s'étaler commodément sur les deux épaules. Avouez que ce n'était pas gentil.

Les étrangleurs. Il est une catégorie de lutteurs recherchée des impresarii, parce que fort goûtée du public : il s'agit de celle des étrangleurs. Dans tout championnat, il est bon d'avoir une ou deux brutes qui abîment leurs adversaires sans rémission, les brutalisant, leur faisant subir les pires supplices, les mordant, employant en un mot tous les coups interdits qui, s'ils étaient sincèrement portés, leur vaudraient une disqualification immédiate.

Au demeurant, il n'est pas d'hommes plus doux à la ville que ces « brutes sanguinaires » dont parlent les gazettes. Polis, parfois bien élevés, ils ne feraient pas de mal à une mouche. Mais ils sont payés pour faire les sauvages, ils accomplissent leur labeur, ne risquant qu'une seule chose : les petits bancs et les coussins. Ils ont également un surcroît de travail, car ils font match nul chaque fois qu'ils luttent. Par un battage soigneusement exécuté, le public est mis au courant des faits et gestes de ces anthropophages : aussi accourt-il en foule chaque fois qu'ils sont inscrits au programme, dans l'espoir d'assister à des séances mouvementées.

Si on y met le prix, la victime de l'étrangleur tombe dans l'orchestre où, remarquez-le bien, elle ne se fait jamais le moindre mal. Plus cher? Elle tombe dans un violoncelle et le brise, à la grande joie des spectateurs.

Il est aussi des joyeux plaisants qui se font envoyer dans les cordes, se saisissent d'un spectateur, un soldat, ordinairement, qui se trouve là comme par hasard, l'enlèvent comme une plume et vont à terre avec lui, transformant ainsi le match en une lutte à trois.

Les classements. La plupart du temps, le classement est fait d'avance: tel homme, avant d'entrer en scène, sait qu'il doit tomber ou être tombé en tant de temps. Les impresarii méticuleux vont même jusqu'à désigner la prise qui doit mettre fin à la lutte.

Quant à la poule finale, le vainqueur est connu bien avant le début du combat. On sait qu'il doit faire match nul le premier soir pour, le lendemain, reprendre la lutte à outrance. Ce n'est que si le public, se montrant sceptique, s'obstine à ne pas venir en foule que l'on décide d'en finir en une soirée. Mais le fait est rare. Du second au dixième de la poule finale, l'ordre est également préparé à l'avance. De cette façon, pas d'inutiles émotions pour les pauvres lutteurs. Ils savent parfaitement qu'à tel endroit, ils auront tel rang, à tel autre endroit telle autre place. C'est charmant, ils n'ont qu'à se laisser vivre.

Pourquoi la lutte appartient-elle exclusivement au domaine du chiqué ? Pourquoi a-t-elle complètement abandonné celui du sport? C'est là une question que vous ne manquerez pas de poser.

La réponse est simple. Si la lutte était sincère, elle risquerait souvent de manquer d'intérêt, s'éternisant des heures entières. Regardez deux matches sincères : celui de Nytram triomphant de Lemaire, abandonnant, l'année dernière après deux heures et demie de lutte ; celui du même Nytram avec Rosset se terminant par un match nul. Là, les lutteurs cherchaient à triompher l'un de l'autre sans le moindre truquage, aussi n'allaient-ils que rarement au tapis : ils se contentaient de se travailler debout, et pour les spectateurs profanes, l'attrait était plus que relatif.

C'est donc dans l'intérêt du public, pour l'amuser, que les impresarii se sont décidés à faire du chiqué. Comme il y avait de la concurrence, c'était à celui qui en ferait le plus, à celui qui ferait le mieux. Et c'est ainsi que, d'échelon en échelon, la lutte est descendue au-dessous du niveau de la mer pour tomber dans l'abîme du ridicule.

Nous ne saurions trop le regretter, car dans peu de sports l'homme se trouve soumis à une aussi grande dépense de force, d'adresse et d'énergie. Tous ses muscles travaillent, tout son être est tendu. Mais lorsqu'il a fourni une lutte très dure, il doit se reposer, il ne peut recommencer le surlendemain. Or, dans les championnats, les lutteurs doivent matcher trois fois par semaine environ. Ils s'amusent, vivent une existence mouvementée, ne s'entraînent pas, luttent du 1er janvier à la Saint-Sylvestre dans les pays les plus divers.

Résultat : s'ils luttaient sincèrement, ils seraient rapidement finis, consumés par la fatigue des efforts violents et répétés. Or, dans l'intérêt de leur santé, il faut bien leur demander le minimum de travail avec le maximum de chiqué.

Regardez un homme après une lutte sincère! Il a toujours reçu des atteintes, il a été blessé. Dans les championnats, jamais semblable chose n'est à déplorer. Les lutteurs semblent se dépenser sans compter. Ils crispent leur figure, ils poussent de violents soupirs, ils halètent, mais en réalité ils sont aussi reposés que vous qui les regardez. Et même plus, parce que vous, vous êtes inquiet sur l'issue de la lutte, vous avez la tête qui bourdonne, vous ressentez un moment d'émotion, tandis qu'eux, ils sont tranquilles, calmes, paisibles, ils connaissent le résultat et savent à quel moment il leur faudra attaquer la prise finale.

Les luttes sincères. Je n'ai pas la moindre intention de généraliser, mais tout ce qui précède s'applique à la majorité des tournois.

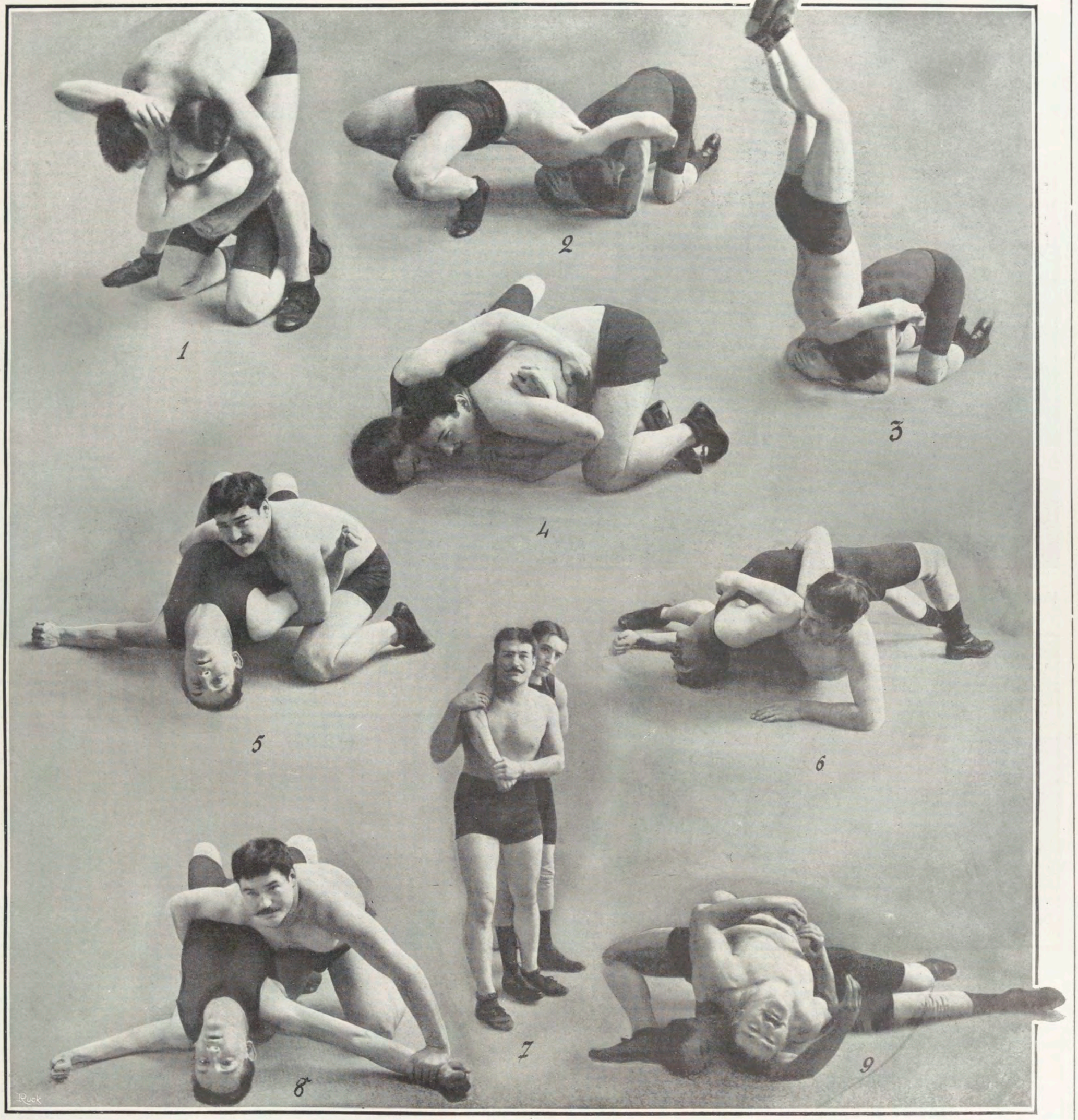
Les seuls championnats sincères, on peut le déclarer hautement, sont ceux disputés par des amateurs. Là, pas d'hommes obèses, pas de ces individus ridicules qui affichent comme une enseigne des ventres proéminents, tombants et repoussants, mais des jeunes gens sveltes, agiles, adroits qui connaissent tous les secrets de leur sport, qui donnent tout ce qu'ils peuvent et qui soulèvent l'enthousiasme de tous les spectateurs par les passes savantes auxquelles ils se livrent. Là c'est du sport, du vrai sport. Et le moins bon de ceux qui le pratiquent pourrait donner des leçons à la plupart des étoiles qui brillent dans les championnats et qui n'auraient que leur poids pour eux, si le classement n'était pas truqué.

Le brillant champion de France, Ed. Nytram, qui lance un défi à tous les hommes de son poids quels qu'ils soient pour un match sincère (car s'il a tourné professionnel, c'est uniquement par plaisir et parce qu'il ne trouvait plus de lutteurs capables de lui résister parmi les amateurs) a bien voulu poser les prises que l'on truque et d'où l'on ne pourrait se sortir si celui qui les porte n'y mettait du sien.

Vous serez ainsi initié à tous les dessous plus ou moins désastreux du beau sport qu'aurait dû rester la lutte.

JACQUES MORTANE.

LES TRUQUAGES DE LA LUTTE



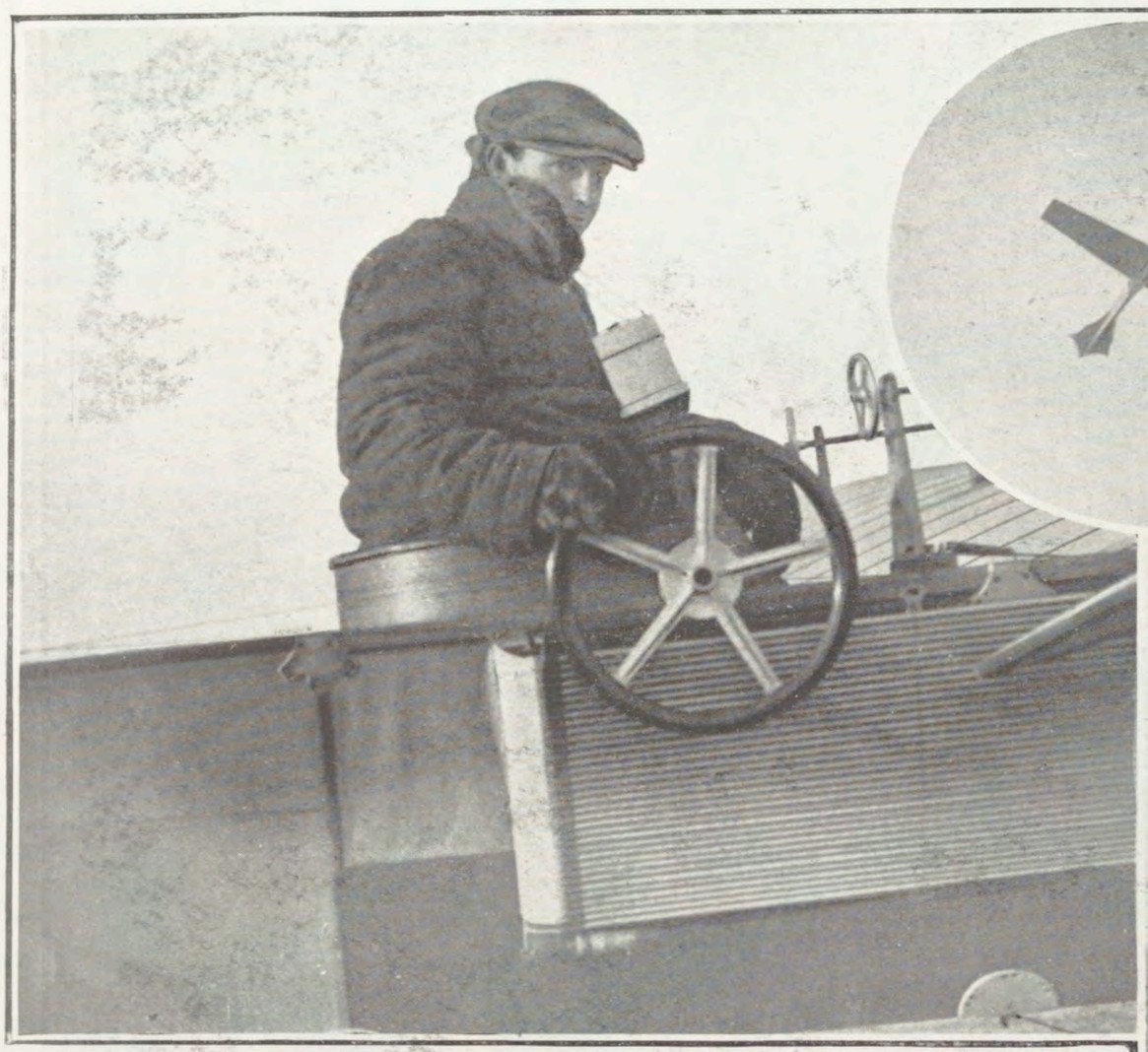
QUELQUES PRISES DE LUTTE TEL QU'ON LES TRUQUE

Le champion de France amateurs toutes catégories, Ed. Nytram, qui est passé professionnel pour pouvoir se rencontrer avec tous les champions, a bien voulu poser les photographies que nous reproduisons. Aucun lutteur n'était mieux qualifié pour le faire : Nytram est un athlète qui ne combat que loyalement et qui, par sa longue carrière, a été à même d'apprécier les prises de music-halls.

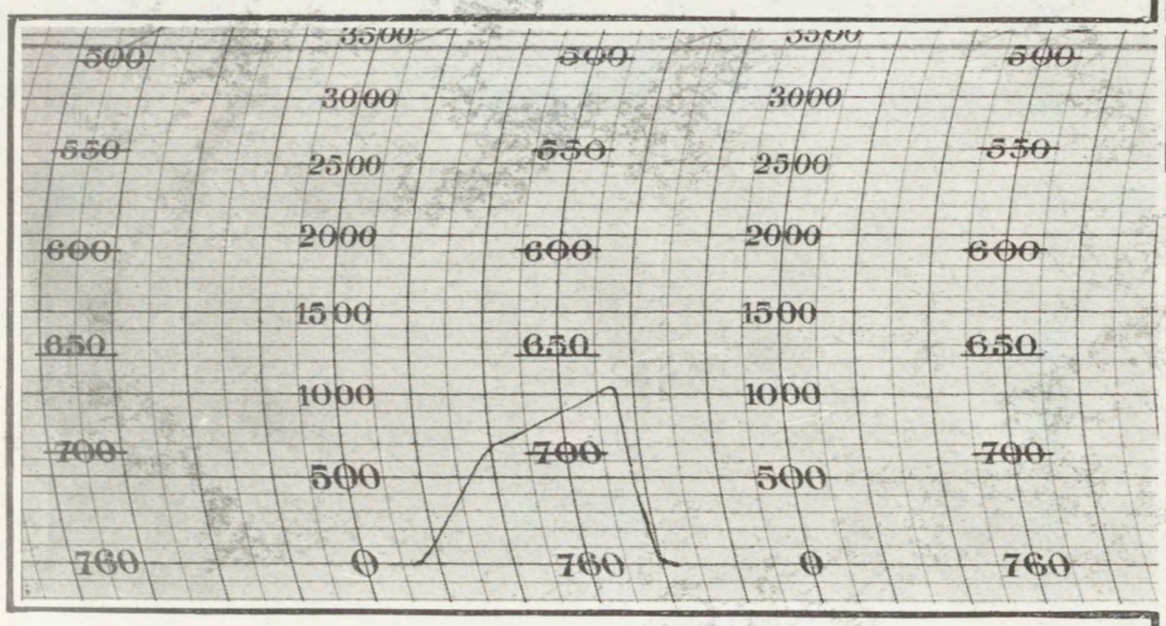
1. Le coup d'Arpin : le lutteur prend la tête de son adversaire. — 2. Le corps de l'adversaire, dont la tête est prise, est emporté en avant. L'homme qui tient serre et tire à lui en écrasant le front. Il est impossible de se retirer d'une prise aussi efficace. — 3. Seulement le lutteur qui truque, au lieu de serrer la tête, lâche, et son adversaire revient en arrière aux applaudissements de la foule en délire. — 4. Le pont : l'homme qui est dessus produit son effort de bas en haut et empêche ainsi son adversaire de toucher les épaules. N'étant plus maintenu, celui-ci tourne très facilement. — 5. La ceinture de côté telle qu'on la finit loyalement. L'homme qui en est victime ne peut s'en sortir. — 6. La ceinture de côté truquée : au lieu de se dégager pour vaincre, le lutteur qui a la prise soutient son adversaire qui se relève, soit pour aller de l'autre côté, soit pour faire toucher son antagoniste. — 7. Le bras à la volée tel qu'on le porte. — 8. Le bras à la volée tel qu'on devrait le porter : il est impossible d'y résister. — 9. La fin du bras à la volée : celui qui a porté la prise passe par-dessus et lâche sa prise sans que le public ait le temps de s'en rendre compte.

LATHAM ATTEINT LE PREMIER A CH

Le 7 janvier dernier, Latham, au Camp de Châlons, battit le record de hauteur, atteignant 1.000 mètres altitu



Latham au départ de son record d'altitude.
Voyant, au matin, le temps favorable, Latham se décida soudain, vendredi dernier, à tenter de battre le record d'altitude dont il était déjà détenteur.



Comment on mesura le kilomètre en hauteur.
Latham avait emporté, pendu à son cou, un baromètre enregistreur Richard, dont la courbe indique une altitude de 1.100 mètres. Les officiers commissaires homologuèrent le record à 1.000 mètres.

QUAND partez-vous? m'avait dit Latham.

— Cet après-midi, à deux heures.

— Restez donc tantôt, vous verrez peut-être des choses intéressantes.

Je n'eus garde de manquer à l'invitation. Venu pour quelques heures au camp de Châlons, dans la seule intention de demander à certains aviateurs leur opinion sur l'accident de la Croix d'Hins, je n'avais guère envie de m'attarder dans les délices de Mourmelon-le-Grand, mais je connais assez Latham, pour savoir qu'il ne parle pas à la légère. D'ailleurs, tout l'Hôtel de l'Europe était bientôt au courant et, après un déjeuner hâtivement terminé, tout le monde filait vers le camp. Sur le trajet, nous apercevons les officiers du génie, en train d'installer leurs appareils de mesure; certainement, Latham va faire de la hauteur.

Le grand oiseau blanc est déjà sur le champ, au repos. Latham prend place à bord. Il suspend à son cou un baromètre enregistreur dont il déclanche le mouvement.

— Attention, je mets le contact!

Balancée par le bras robuste d'un mécano, l'hélice s'ébranle.

— Allez!

L'oiseau s'élance, un léger coup de volant, il décolle et le voilà qui commence à décrire des orbes de plus en plus grands, sans cesser de s'élèver. Le temps est

Le premier k
Le temps était superbe et l'aéroplane, minuscule à ces hauteurs, se détach
reil au zénith, dans un des premiers tours, à 300 mètres, et au dernier

Le premier k
C'est le 13 janvier 1908, c'est-à-dire il y a exactement deux ans, que Henri Fo

ALONS LE KILOMÈTRE EN HAUTEUR

altitude. — Le 13 janvier 1908, Henri Farman avait, le premier, couvert un kilomètre en longueur.

ètre en hauteur.

nettement sur le ciel bleu. Dans les médaillons, et à la même échelle, l'appa-ur, à 900 mètres environ. (Détails techniques : Moteur et appareil Antoinette.)

Les félicitations au recordman.

Latham, à sa descente, après avoir remplacé sa casquette perdue à 800 mètres, par un cache-nez, reçoit les félicitations du général Journée qui vient de le contrôler.

Comment on mesura le kilomètre en longueur.

C'est au moyen d'une bicyclette de développement connu, que Voisin mesure le parcours du kilomètre. On aperçoit sur cette photographie, MM. Archdeacon, Blériot et le malheureux Delagrange.

ètre en longueur.

an couvrit pour la première fois un kilomètre à Issy-les-Moulineaux, en 1 m 28 s.

superbe ; sous les rayons d'un soleil d'été, le grand oiseau resplendit ; malgré la hauteur, nous apercevons très nettement le gauchissement des ailes, et quand il passe au zénith, éclairé cette fois par en dessous, il ressemble à un goéland gigantesque planant au-dessus de la mer. Le moteur, dont le bruit nous parvient de plus en plus affaibli, donne superbement. Depuis une demi-heure. Latham tourne toujours sans cesser de monter. Il diminue de plus en plus à nos yeux, et, si on le perd de vue, on a de la peine à le retrouver sur l'horizon. J'ai vu Latham et Blériot au-dessus de la Manche, j'ai vu sept aéroplanes se poursuivant à Bétheny, j'ai vu Lambert doublant la Tour Eiffel, je n'ai jamais assisté à un spectacle aussi merveilleux, aussi empoignant que celui de cet homme qui, certainement, à plus de 1.000 mètres dans les airs, évolue comme s'il était à quatre mètres du sol. Mais il semble s'arrêter de monter. Il y a 35 minutes qu'il est en l'air ; soudain on le voit s'incliner sur l'horizontale et plonger vers la terre. Il décrit deux cercles, en vol plané et le voilà au sol. Il y a exactement 42 m. 11 s. 2/5 qu'il est parti...

Et comme je lui serre les mains, essayant de lui exprimer les admirables sensations par lesquelles il venait de nous faire passer :

— Celui-là, me dit-il, je l'ai fait en l'honneur de Delagrange. Au lendemain d'un tel accident, il était bon de montrer que nous n'avions pas peur et, qu'après tout, il n'y a pas de danger.

MARCEL VIOLLETTE.

LE PETIT DICTIONNAIRE SPORTIF

Sous cette rubrique nous voulons avoir avec nos lecteurs, tous les quinze jours, une conversation qui sera en même temps une leçon de choses profitable à tous. Nous insèrerons les questions d'ordre général, à quelque sport qu'elles se rattachent, qu'ils voudront bien nous poser, ainsi que les réponses qui ont été faites. Toutes les questions sportives susceptibles d'être traitées en quelques lignes pourront ainsi être examinées, et nous comptons, pour cela, sur l'aimable collaboration de tous nos lecteurs (1). Nous publierons en outre, et cela en dehors de toute espèce de publicité et, est-il besoin de le dire, gratuitement, les renseignements, descriptions et croquis relatifs aux dernières inventions, aux derniers perfectionnements de l'art mécanique susceptibles d'intéresser le chauffeur, le cycliste, l'aviateur, etc.

Questions et Réponses

Question nº 2.

Ratés inexpliquables... (?)

Une autre réponse nous est encore arrivée, relative à cette question. La voici :

Genappe, le 4 décembre 1909.

Je vous dirai d'abord que j'ai eu la même panne il y a huit jours et c'est ce qui m'a instruit; lorsque par des temps d'hiver on n'a pas soin de monter un réchauffeur de carburateur, soit-il à gaz, à échappement, soit-il par eau chaude ou bien encore envelopper celui-ci convenablement, il se produit que par l'aspiration du moteur, l'essence se transforme en givre dans le carburateur; en pleine admission, elle se congèle totalement et votre moteur s'arrête; par suite de l'échauffement des cylindres, elle revient à son état normal : c'est ce qui explique que le moteur repartait pour quelques minutes pour s'arrêter de nouveau. En marchant à faible admission, l'aspiration n'étant pas si forte, la congélation ne se faisait pas totalement et le moteur marchait très lentement. Si, au contraire, vous appuyez sur l'admission des gaz, il s'arrêtera pour repartir quelques minutes après.

Si votre lecteur veut donc remédier à cette panne, qu'il suive ce conseil et il sera couronné de succès.

Comptant que ma missive recevra bon accueil, agréez l'expression des sentiments d'un de vos dévoués lecteurs.

L. Lalieux, constructeur,
Genappe, Belgique.

Question nº 3.

Comment trouver la puissance d'un moteur?

Un de nos lecteurs nous indique la solution suivante:

Monsieur,

Je viens de trouver une solution heureuse pour la question nº 3, posée dans le Dictionnaire Sportif du dernier numéro de la *Vie au Grand Air*.

La puissance réellement utilisable d'un moteur à quatre temps correspond généralement à la formule empirique : 100 (alésage) + 100 (course) = 6,5 chevaux par cylindre.

Exemple : Un moteur monocylindrique de 100 (alésage) + 120 (course) a une puissance égale à :

$$\frac{100 + 120}{2} = 1{,}10 \times 6{,}5 = 7{,}15 \text{ chevaux}$$

Exemple : Un moteur 4-cylindres de 120 + 120 a une puissance égale à :

$$\frac{120+120}{2} = 1{,}20 \times 6{,}5 \times 4 = 31{,}2 \text{ chev.}$$

J. Hébert,
88, avenue Philippe-Auguste, Paris (XIe).

On peut généraliser, ou plutôt donner à cette formule une forme qui la rende plus intelligible :

Soit c la course, d l'alésage, exprimés en millimètres, n le nombre des cylindres.

La puissance serait donnée en chevaux-vapeur par :

$$\mathcal{P} = \frac{c+d}{2} \times n \times 6{,}5$$

Un autre, ennemi des formules, conseille l'emploi des graphiques :

Monsieur,

Le moyen le plus pratique pour trouver instantanément et sans calcul, la puissance approximative d'un moteur défini par son alésage, sa course et *son régime*, est de consulter un tableau graphique quelconque dans le genre de celui que l'on trouve dans les *Recettes du Chauffeur* de M. Baudry de Saunier. Il concorde avec les meilleures formules, et est plus rapide et expressif dès que l'on s'en est servi trois ou quatre fois.

L. de P., abonné,
29, avenue Henri-Martin.

Malheureusement, on ne connaît souvent pas la vitesse de régime du moteur.

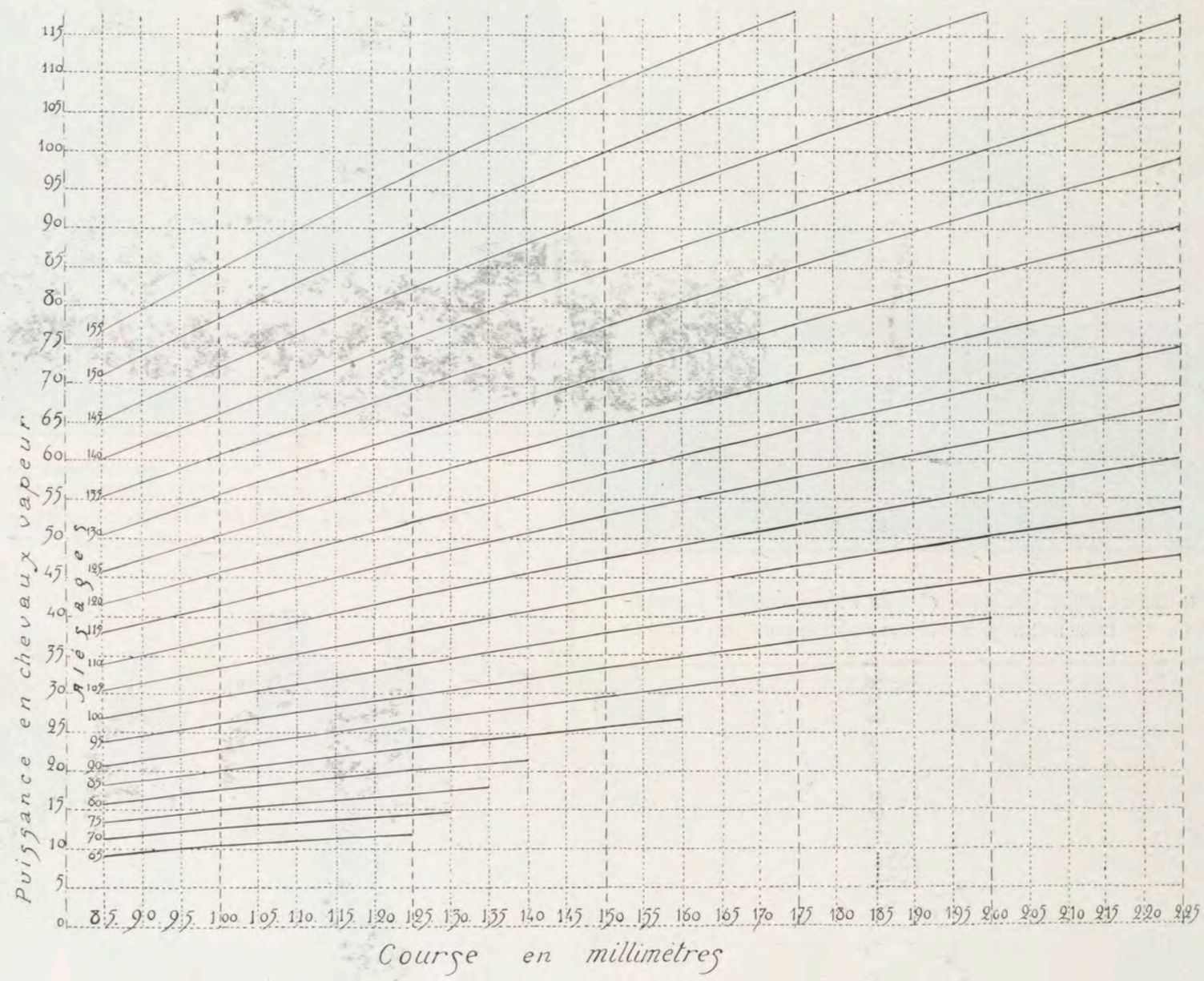
D'ailleurs, les taux de compression et vitesses de piston adoptés par les différents constructeurs diffèrent assez notablement, pour des raisons qu'il serait peut-être un peu long de développer ici.

Quoi qu'il en soit, il existe nombre de formules permettant de déterminer *approximativement* la puissance d'un moteur.

L'une des meilleures, proposée par notre collaborateur Faroux, a l'inconvénient d'exiger l'emploi d'une table de logarithmes, ou au moins d'une règle à calcul.

Nous avons dessiné, d'après cette formule, la série de courbes que nous reproduisons. Il suffira de choisir celle qui correspond à l'alésage du moteur. On cherchera, sur la droite *ox* horizontale, la course ; par le point où l'ordonnée correspondante rencontre la courbe considérée, on suit la parallèle à *ox*, et on trouve sur *oy* la puissance cherchée.

Les puissances indiquées sont celles de moteurs à 4-cylindres. Pour un 2-cylindres, diviser par 2, et par 4 pour un monocylindre.



Graphique permettant de trouver la puissance d'un moteur

Il suffit de suivre la verticale correspondant à la course du moteur, au point où elle rencontre la courbe correspondant à l'alésage, on trace une horizontale et on lit sur la colonne des puissances le chiffre cherché.

Exemple : Quelle est la puissance d'un 4-cylindre 100 × 135 ? Prenons la courbe marquée 100. Cherchons sur *ox* le point 135. Remontons jusqu'à la courbe 100, et, arrivés là, obliquons à gauche : nous trouvons sur *ox*, 35 chevaux.

Question nº 5 (nouvelle)

Utilisation (?) de la force du vent pour la propulsion des bicyclettes.

... Habitant un pays où le grand vent sévit pendant vingt-cinq jours par mois, et rend presque impraticable toute sortie à bicyclette, je me suis demandé si on ne pourrait pas utiliser au contraire sa force pour avancer. Voici à quoi j'ai pensé :

La machine est munie d'un très grand coupe-vent, formé d'un simple dièdre à arête verticale. Dans chaque face, une ouverture circulaire est percée ; elle encadre une roue analogue à celle qu'on utilise dans les appareils *Eoliens* pour mouvoir des pompes. Par un moyen quelconque (chaîne, courroie) ces roues sont en relation avec les roues de la bicyclette.

On utiliserait ainsi la plus grande partie d'un travail qui, dans le cas ordinaire, s'oppose à l'avancement.

Que pensent les lecteurs de la *Vie au Grand Air* de mon invention ? Je serais curieux de le savoir...

L., *à Dunkerque.*

Voilà une question à exercer la sagacité de nos lecteurs, par son allure paradoxale. Il y a là-dedans, nous semble-t-il, une *astuce*, comme on dit en argot de taupin...

CONSEILS D'UN VIEUX ROUTIER

Le Fisc. — N'oubliez pas, chauffeurs mes frères, que le 15 janvier est une date mémorable dans vos rapports avec le Fisc. C'est avant le 15 janvier que vous devez faire votre déclaration *à la mairie* soit, que vous possédiez une nouvelle voiture, soit qu'au contraire vous n'en possédiez plus. Hâtez-vous ! Sinon, nouveau possesseur, la double taxe vous guette, ou, chauffeur ayant vendu votre voiture, vous serez astreint pour vous faire dégrever, aux formalités d'une réclamation en règle. Et cela n'a rien de drôle, je vous assure: je vous en parle par expérience. H. P.

(1) Nos lecteurs qui veulent bien nous faire l'honneur d'une communication sont priés de n'écrire qu'au *recto* de leur papier, cela à cause des nécessités de la composition.

43 POINTS AUX GALLOIS, 14 AUX FRANÇAIS

Un dribbling français.

Pendant la première mi-temps, les Français se montrèrent audacieux. Ils connurent des dribblings marqués au coin Ecossais le plus pur.

Une charge de Laffitte.

Au début de la deuxième mi-temps, les avants Français eurent encore l'avantage. Un essai de Trew les démoralisa et ce fut l'effondrement.

Une charge de Guillemain.

Ce furent certainement nos avants, en grands progrès, qui fournirent le meilleur jeu. C'est à eux que revient l'honneur d'avoir marqué les essais.

Meurath transforme.

L'arrière Scufiste Meurath eut des coups de pieds éblouissants. Grâce à lui les deux essais furent transformés, et deux coups francs accordés.

C'est à Swansea que s'est disputé, cette année, le match annuel entre la France et le Pays de Galles. Swansea est en Angleterre, assez loin même en Angleterre : c'est ce qui explique probablement la répugnance que montrèrent certains équipiers Français au dernier moment à quitter le sol de la mère patrie. Toujours est-il que, jusqu'à la dernière seconde, Brennus, pâle d'angoisse, crut qu'il allait partir pour Swansea avec 13 — un mauvais nombre, surtout en rugby — équipiers seulement. Mais tout finit par s'arranger et c'est une équipe complète qu'écrasèrent les Gallois. De subtiles rhéteurs auront beau arguer que, mon Dieu, cela aurait pu aller plus mal, que nous devons même ressentir une fierté légitime en songeant que notre équipe marqua 14 points — il n'en faut que trois pour sauver l'honneur, fût-il national — contre les Gallois, je ne suis guère de leur avis. En effet, puisque, de l'avis de tous, les deux équipes firent jeu égal au cours de la première mi-temps, il est désastreux de constater que notre race possède si peu d'endurance, qu'un espace de vingt minutes, si j'en crois les quotidiens qui n'ont point dû se liguer pour nous abuser, a suffi pour que nous fussions, en fin de match, honteusement et irrémédiablement écrasés.

Il sied pourtant de féliciter les Français d'avoir pu réussir en l'occurrence à forcer la défense Galloise, et d'avoir su marquer deux essais dont Laffitte et Mauriat, qui en furent les heureux pères, peuvent être fiers, à juste titre. Je n'aurai garde d'oublier, puisque je suis en train de tresser des couronnes, l'arrière Meurath, qui tint plus qu'honorablement le poste qu'on lui avait confié ; non-seulement il réussit les deux buts des essais, mais encore il en réussit un sur coup franc, haut fait qu'on n'accomplit généralement dans nos équipes françaises qu'avant la partie ou à la mi-temps.

Il faut également décerner quelques satisfecits à nos avants, qui furent de beaucoup la ligne qui joua le mieux. A l'arrière, Burgun fut réellement merveilleux encore que l'astucieux Bancroft ait réussi trop souvent à tromper l'excellent racingman. Quant à Martin, il fut égal à lui-même ainsi que son compère Lane.

Bref, ce fut encore cette fois une terrible leçon que nous infligèrent les Gallois. Espérons qu'avec le voyage qu'ils accomplirent pour aller la prendre, elle formera notre bouillante jeunesse, qui peut-être, dans un ténébreux et lointain avenir, réussira à battre honteusement, elle aussi, les équipes qu'exportera alors la joyeuse Angleterre. H. D.

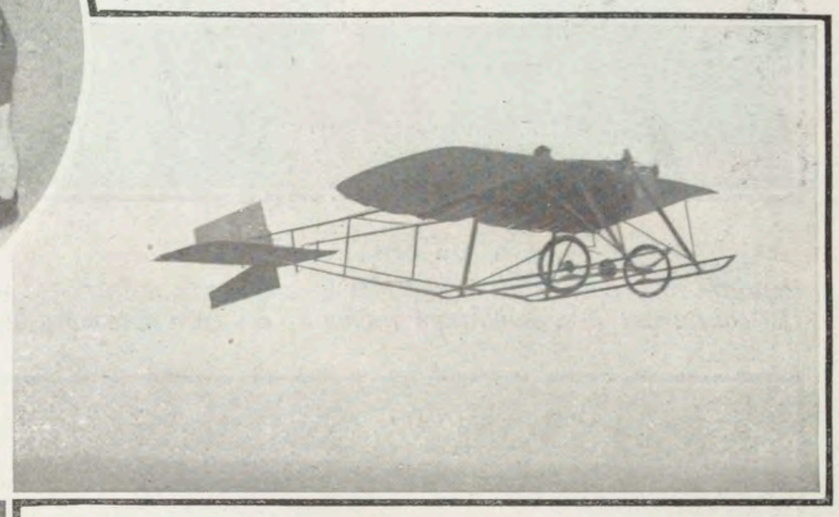
Le Sud-Africain Hefferon qui défie Dorando pour une course de Marathon.

Le Stade Français triomphe par 29 points à 5 de l'A. S. F. (dimanche 9 Janvier).

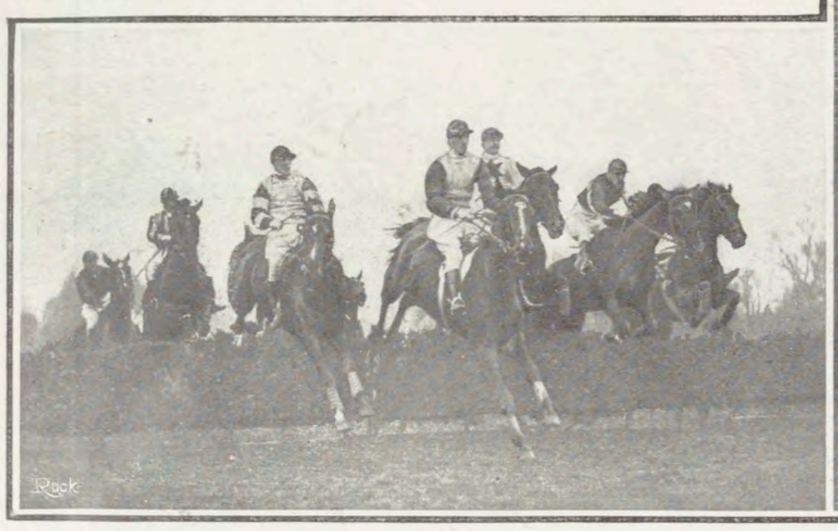
Jeanblanc, vainqueur du cross-pedestre des professionnels de l'auto (48 kilomètres en 38 minutes).

Le match Schwartz-Johnny Hughes, disputé au Wonderland, s'est terminé par un draw.

Le Racing-Club bat, au Polo-Club de Bagatelle, le Cercle Amical par 8 points à 0 (dimanche 9 janvier).



Le premier vol du monoplan construit par Nieuport, muni d'un moteur de 2-cylindres de 30 chevaux.



Le Chiswick Hurdle Race, disputé à Kempton Park au meeting de Noël. Saut de la première haie.

Schwartz, le petit boxeur américain, qui vient de débuter à Paris.

Le match Stade Français-Gallia Club au Parc de la Faisanderie, s'est terminé par un match nul (1 but à 1).

Principaux résultats sportifs du 2 au 8 janvier

AÉRONAUTIQUE

Mercredi 4 Janvier. — Croix-d'Hins. — A 90 kilomètres à l'heure, les ailes de l'appareil de Delagrange se replient, l'aviateur tombe et se tue.

Vendredi 7 Janvier. — Châlons-sur-Marne. — Latham s'élève à 1.000 mètres battant le record de la hauteur.

ATHLÉTISME

Dimanche 9 Janvier. — (Football Association). — *Les championnats de l'U. S. F. S. A.* — (Région de Paris). — Equipes premières.

Première série : Red Star A. C. bat C. A. Paris par 2 buts à 0.
C. A. XIVe bat U. S. Clichy par 4 buts à 2.
Racing C. F. bat Standard A. C. par 4 buts à 3.
Stade Français et Gallia-Club, match nul 1 à 1.
A. S. Française bat Club Français, 8 buts à 2.
Deuxième série : Paris U. C. bat U. S. Parisienne (forfait).
F. E. C. Levallois bat U. A. Internationale, 6 buts à 1.
U. A. Maisons-Laffitte bat C. P. d'Asnières, 2 à 1.
C. A. S. Générale bat Olympique par 3 buts à 0.
C. A. S. Français et Raincy Sports, match nul 1 à 1.

Equipes secondes. — Première série : U. S. Clichy et C.A. XIVe, 1 à 1.
A. S. Française bat Club Français, 3 à 1.
Stade Français et Gallia Club, 3 à 3.
Red Star A. C. bat C. A. Paris, 2 à rien.
R. C. F. bat Standard A. C., forfait.
Deuxième série. — P. U. C. bat U. S. Parisienne, forfait.
F. E. C. Levallois bat U. A. Internationale, 10 à rien.
C. A. S. Générale bat Olympique, 6 à rien.
(Région du Nord). — Equipes premières. — Roubaix. — Olympique Lillois bat U. C. Roubaix, 8 buts à 1.
Tourcoing. — S. C. Tourquennois bat S. O. Calaisien, 3 à 1.
Malo. — U. S. Malo et Stade Roubaisien, 3 à 3.
Calais. — R. C. Calais bat U. S. Roubaisien, 4 à 3.
U. S. Tourquennoise bat U. S. Calais 3 à 0.

Dimanche 9 Janvier. — (Football Rugby). — Colombes. — Le Sporting Club Universitaire de France marque 27 points à 0 contre l'Union Sportive du Mans.
Le Havre. — Evreux A. C. bat Havre A. C. par 6 points à 3.
Les Championnats de Paris. — Equipes premières. — 1re série. — Stade Français bat Association Sportive Française.
R. C. F. bat Cercle Amical par 11 points à 3.
Equipes secondes. — Stade Français bat A. S. F. par 31 points à rien.
R. C. F. et C. A. font match nul par 3 points.

HIPPISME

Jeudi 6 Janvier. — Nice. — *Prix de Beaulieu* (4 000 mètres) 5.000 francs). — 1. Fine Mouche II, à M. E. Thiébaux (F. Hardy). — 2. Rhubarbe, à trois longueurs. — 3. Auréale, à quatre longueurs. — P. M. : gag. 17 fr. 50; pl. 9 francs, 12 francs et 7 fr. 50.

Dimanche 9 Janvier. — Nice. — *Prix de Monte-Carlo.* (3.000 mètres, 50.000 francs). — Kumamoto, à M. Ch. Liénart (A. Carter). — 2. Olivier, à trois quarts de longueur. — 3. Blagueur II, à une longueur et demie. — P. M. : gag. 32 francs; pl. 16 fr. 50, 42 francs et 9 fr. 50.

SPORTS D'HIVER

Du 21 au 24 janvier à Eaux-Bonnes, du 25 au 28 à Cauterets se déroulera le IVe Concours international de ski aux Pyrénées, organisé par le Club Alpin. D'après les engagements, les épreuves seront chaudement disputées, si l'on peut s'exprimer ainsi.

Pour les demandes de carnets, s'adresser au Secrétariat de la Commission des Sports d'Hiver du Club Alpin, 30, rue du Bac, Paris.

Photographies de notre envoyé spécial.

LE MEETING DE NICE

Eastman Idaho Druidesse Epine Vinette White Hart

Le Prix de la Digue (Steeple, 3.500 mètres, 4 000 francs.) — Nice, 9 janvier.

White Hart a mené devant Epine Vinette, Idaho, Arpenteur, Eastman, Rutland Arms et Druidesse. En face, après la rivière, White Hart et Epine Vinette continuaient en tête, serrés de près par Eastman qui paraissait les dominer. Au milieu de la ligne droite, White Hart avait disparu et la lutte s'engageait entre Epine Vinette et Eastman. Epine Vinette profitait d'un écart d'Eastman pour gagner d'une demi-longueur.

Podolie Olivier Golden Pheasant Ernest II Kumamoto

Le Prix de Monte-Carlo (Grande course de haies, 3.000 mètres, 50.000 francs.)

Jim Crow prend une grande avance. Aux tribunes, Golden Pheasant, Olivier, Podolie et Pillard cherchent à se rapprocher de Jim Crow. En face, le peloton s'égrène. Dans la ligne droite, Jim Crow lâche brusquement. Alec Carter amène sûrement Kumamoto, à M. Ch. Liénart, et gagne nettement de trois-quarts de longueur sur Olivier, Blagueur II, troisième à une longueur et demie.

Le programme de cette année à Nice a été sensiblement remanié. Les deux grandes épreuves du programme qui, de longue date, avaient merveilleusement réussi comme handicaps ; sont devenues des épreuves à poids pour âge comme le Grand Steeple et la grande course de Haies. Les courses gagnent encore en importance. Aussi les meilleurs sujets de la spécialité sont-ils là pour les disputer. Plus de cent chevaux s'exercent en ce moment sur l'hippodrome du Var, assurant le succès du meeting qui semble avoir toutes les chances de réussite désirables.

La séance d'ouverture à permis à Kumamoto de s'entraîner très sérieusement en vue du Prix de Monte-Carlo en enlevant de justesse, sur Pillard, le Prix des Citronniers. La lutte entre O'Connor qui montait Pillard et Alec Carter, qui pilotait Kumamoto, fut passionnante. Carter finit, sur le poteau, par s'assurer un très léger avantage.

Il était intéressant de revoir les deux antagonistes dans la Grande course de Haies. Alors que Kumamoto renouvait sa victoire, Pillard finissait seulement cinquième. Il était monté par Defeyer.

Quatorze chevaux prirent le départ, ce qui constitue un record. La partie semblait très serrée. Qui serait le plus fatigué de la lutte du jeudi: Kumamoto ou Pillard ?

Or, dans le prix des Citronniers, Pillard rendait vingt livres à Kumamoto, qui n'en recevait plus que huit dans la grande épreuve. Blagueur II, le meilleur performer du lot, semblait-il, triompherait-il de ses adversaires. Et Jim Crow ? Les préférences du public allaient vers l'écurie Liénard, Blagueur II, Jim Crow, Pillard et Kurwenal.

Ce n'est qu'au troisième essai que M. Roy parvient à donner le départ pour prouver sans doute l'importance de l'épreuve. Jim Crow prend immédiatement une grande avance sur Podolie et Olivier qui commandaient le gros du lot. Aux tribunes Marcassite II et Kurwenal cherchent à se rapprocher,

En face, le peloton s'égrène, tandis que les leaders se rapprochent de Jim Crow qui tient toujours la tête le long de la mer. Mais dans la ligne droite, il lâche brusquement.

Une lutte sévère s'engage entre le vétéran Olivier et Kumamoto. Mais mené avec une grande sûreté par Alec Carter, le cheval de M. Liénart s'assure un avantage de trois quarts de longueur.

STUART.

LES MÉMOIRES DE FITZSIMMONS (1)

Par ROBERT FITZSIMMONS
Ex-champion du monde des poids lourds et des poids moyens.

Après avoir rappelé ses années de jeunesse, après avoir raconté comment il avait choisi la boxe comme métier, Robert Fitzsimmons est passé au récit de sa carrière. Il a expliqué comment il a été battu pour la première fois, par excès de bonté.

L'autre se présenta. Mais ses dents claquaient et ses genoux s'entre-choquaient sous l'empire de la frayeur.

Je m'avançai, faisant feintes sur feintes, sans le toucher, cherchant à lui donner du courage, mais il n'osait pas avancer. Cependant, dans le second round, il s'approche et je lui porte un coup violent à la mâchoire. Il s'affale, mais je le rattrape par les épaules, l'emmène dans son coin et lui dis :

— Va et assieds-toi, pauvre canard!

Le gong retentit et le sauve. Mais quand le signal du troisième round est donné, il reste à sa place :

— Eh bien! reprenez le combat! Vous avez oublié que vous combattiez Fitzsimmons? lui dit le manager.

— Je suis à peine digne de faire ses commissions, répond mon adversaire.

Et le combat finit ainsi.

Au vestiaire, je le rencontre. Il était en train de se frotter les jambes.

— Qu'avez-vous? lui demandai-je.

— Vous m'avez donné un terrible coup à l'œil.

— Alors pourquoi vous massez-vous la jambe?

Il était complètement abasourdi. Ce qui prouve que lorsqu'un homme est un knock-out, son cerveau est complètement embrouillé et mis sens dessus dessous.

Je m'entraînais à cette époque pour combattre Joe Choynski, à Boston. C'était un match en six rounds. Dans le contrat se trouvait cette clause:

« Si les deux hommes sont encore debout à la fin du sixième round, l'arbitre devra déclarer match nul. »

Le jour de la rencontre, au moment où j'allais entrer au théâtre, le manager de Choynski me dit :

— Oh! ce sera fini en trois reprises.

Le combat commence. Aucun coup n'était porté dans la première reprise. Dans la seconde, mon adversaire avance. J'esquive, je feinte, je fais un pas de côté, mais je suis acculé dans un coin. Choynski part du gauche et du droit, tandis que j'essaye de sortir de cette mauvaise position; dans la lutte, j'ai l'œil poché, puis je vais à terre. J'étais hébété, je voyais tout le théâtre danser devant moi, les fauteuils, les spectateurs, les seconds, l'arbitre semblaient sauter en l'air et j'allais élever mes bras pour abandonner. Mais à ce moment je me remémore ces paroles :

« Battu dans le troisième round, je perds mille dollars. »

Alors, je me relève au moment où la huitième seconde était comptée. Je me précipite sur Choynski et l'empoigne. L'arbitre tâche de nous séparer, mais je tenais bon. Il m'écarte en s'écriant :

— Partez, Fitz.

Mais je tenais encore, attendant que mes idées redeviennent claires. Je lance mon droit et touche durement Choynski : il flageolle, il va tomber. Et le round cesse au moment où il me suffisait d'un coup pour triompher.

Dans le troisième round, j'abats deux fois mon antagoniste. Le gong le sauve. Je le mets à terre trois fois dans le quatrième. Et la dernière fois, il y reste trente secondes. L'arbitre m'envoie dans mon coin :

— Vous êtes vainqueur, Fitz.

Mais quelques minutes après, la police ayant discuté avec le referee, le capitaine Bailey annonce :

— Dans la première partie du combat, gentlemen, Choynski a eu le meilleur; dans la seconde partie, ç'a été au tour de Fitzsimmons: par conséquent je déclare match nul.

Quelle décision ! chaque fois que je frappais Choynski, je l'abattais à terre. Il titubait tout autour du ring et était plus « groggy » que je n'ai jamais vu un boxeur. On l'emmena défaillant, inanimé. Ses seconds l'aspergeaient d'eau. Il fut transporté dans le vestiaire et partit chancelant. Le lendemain du match, il n'avait pas encore la démarche assurée dans la rue.

C'était vers cette époque que l'invincible Irlandais Peter Maher arriva. Charley Noell m'offrit 10.000 dollars pour le combattre. Peter Maher offrait 20.000 dollars comme enjeu pour matcher John L. Sullivan, James J. Corbett, Charlie Mitchell ou n'importe quel autre poids lourd.

Noell me dit :

— Je vous donnerai 50.000 francs pour rencontrer Maher.

— Non, répondis-je, il offre 20.000 dollars pour les autres boxeurs, je ne veux matcher que si je donne le même enjeu.

Après maintes hésitations, la rencontre était signée pour la Nouvelle-Orléans. Je partis à l'entraînement D'après les bruits qui circulaient, j'avais appris que Peter Maher était un colosse qui frappait avec une force insoupçonnée. J'étais à peu près sûr d'être vaincu, mais je ne voulais pas faire mauvaise contenance en face de lui et j'étais décidé à défendre ma chance avec toute mon énergie.

Le jour du combat arrive. Deux heures avant la rencontre, je m'en vais au club. Je rencontre le manager et l'organisateur et je vais dormir pendant deux heures pour supprimer l'énervement. On me réveille une demi-heure avant le moment de combattre. Je vais me préparer et je monte dans le ring. Noell vient me dire :

— Il y a là des centaines de sportsmen qui ont parcouru plus de mille milles pour assister au combat et si, dès le début, vous vous apercevez que vous allez battre l'Irlandais, je vous demande de le laisser debout pendant quelques rounds par égard pour les organisateurs.

Le lendemain du match, il n'avait pas encore la démarche assurée dans la rue.

J'acceptai à la condition que dès le commencement je sentirais que ma victoire était certaine. Et ce fut bien ce dont je m'aperçus. J'aurais pu le mettre knock-out dès la première seconde du premier round. Pauvre vieux Peter! Il avait une longue moustache, flottant au vent, qui lui donnait un aspect vraiment altier.

La veille du match un de ses entraîneurs avait déclaré :

— Fitzsimmons sera vite mis knock-out.

Chaque round était mené de la même façon : je le frappais à la mâchoire avec le gauche aussi souvent que je le voulais. C'était réellement une honte. On aurait dit une véritable loque. Il n'en pouvait plus, il était sans force. Mais je le laissais vivre, ayant décidé de l'abattre dans le treizième round, chiffre qui m'a toujours porté bonheur, Dès le second round, sa bouche saignait lamentablement et au lieu de laisser couler le sang, il l'avalait. Naturellement, il se coagulait dans sa gorge et le suffoquait, l'empêchant de respirer au point que l'un de ses seconds dut lui enfoncer les doigts dans la bouche pour lui sauver la vie.

Le match se termina par ma victoire au douzième round.

En 1896, un second match était conclu entre Maher et moi. Je m'entraînais à Warris (Mexico). Durant l'entraînement, une course de taureaux fut organisée en notre honneur. C'était le jour du Gouverneur, jour de grande fête. Le premier taureau devait être tué en l'honneur du gouverneur, le second en mon honneur, le troisième en l'honneur de Peter.

Nous étions tous les deux dans la même loge.

— Dites, Peter, lui dis-je, voulez-vous faire un pari? Si mon taureau est tué moins vite que le vôtre, c'est que je serai vainqueur, mais si le vôtre est tué moins vite que le mien, c'est vous qui vaincrez.

— *All right*, répondit Peter.

Du premier coup, le taureau de Maker était abattu, tandis que pour le mien, il fallut s'y reprendre à trois ou quatre fois : chaque fois l'épée s'arrêtant sur les os. Finalement, le toréador parvint à l'abattre.

— Vous voyez, Peter, dis-je, vous serez battu dans le premier round.

Vint le jour du combat. Nous dûmes parcourir plus de 1.000 kilomètres. Le match se disputait dans une forêt, loin des gardes forestiers qui avaient reçu l'ordre d'arrêter la rencontre partout où ils le pourraient.

Avant de monter sur le ring, je demande à Peter Maher :

— Comment voulez-vous combattre?

— Sans corps à corps, répondit-il.

Cela dura 50 secondes. Au signal, je feinte, Maker m'attaque du gauche et du droit. Je pare. Puis il me porte une attaque de la main gauche derrière le cou et me frappe du droit à la mâchoire. C'était une faute indiscutable.

— Comment laissez-vous faire ça, dis-je au referee ?

— Si vous continuez, déclare ce dernier à Peter Maher, je vous disqualifie.

Mon adversaire récidive, me porte un coup à la pointe de l'estomac et me frappe violemment d'un cross à la mâchoire.

Je riposte d'un coup terrible à la mâchoire et l'abas knock-out à mes pieds. J'étais vainqueur, mais je respirais avec peine et lorsque mes seconds, qui avaient sauté sur le ring, m'entourèrent, je leur dis, suffoquant :

— Eloignez-vous de moi, je ne peux plus respirer !

La rencontre avait été rapide, rondement menée, j'étais vainqueur et pourtant rarement je n'ai été aussi abîmé.

(1) Voir les numéro 589 et suivants.

CHAPITRE V

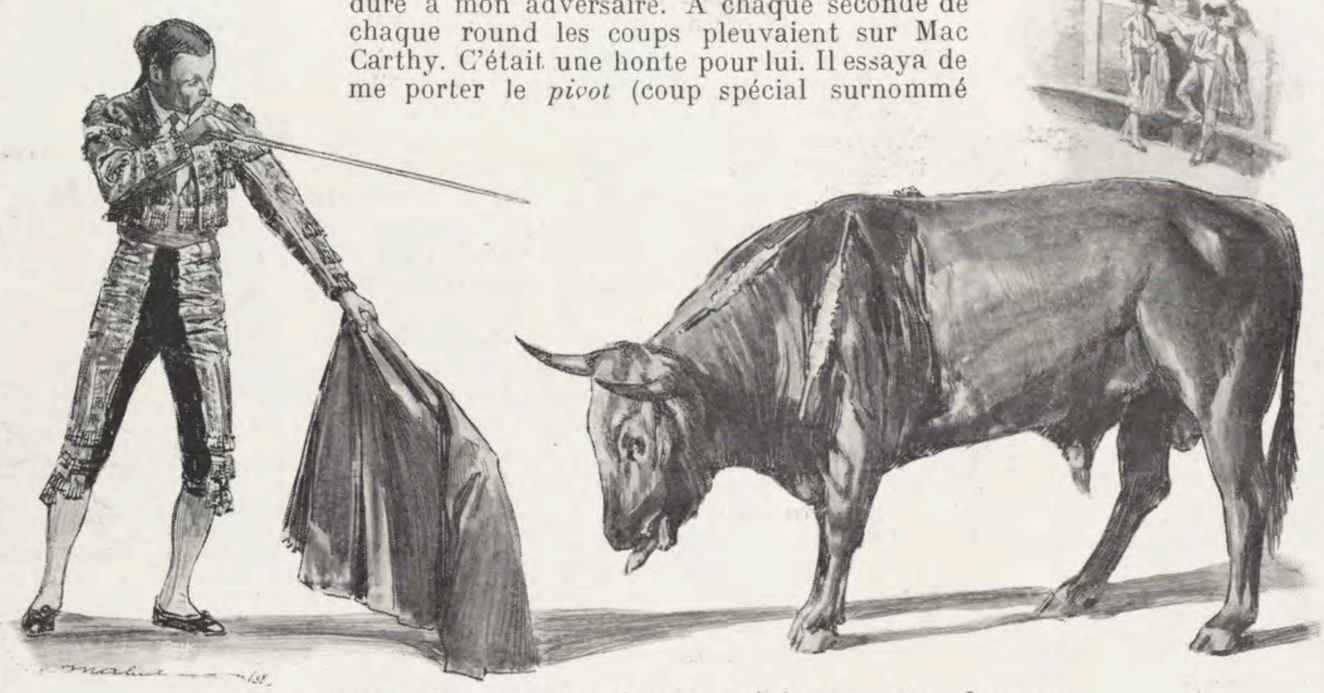
MATCHES AVEC BILL MAC CARTHY, DAN CREEDON, DEUX ALLIGATORS ET ARTHUR UPHAM.

Aussitôt après mon second match avec Peter Maher, je fus engagé par une Compagnie théâtrale pour fournir des matches chaque soir. Pour stimuler les courages ignorés, j'offrais cent dollars à tout homme qui me résisterait trois rounds. Le premier jour cela me parut dur. Je ne pesais que 69 kilos à ce moment et j'avais, en outre, un pouce cassé et un tendon foulé, vestiges de mon combat avec Peter Maher.

Dans la première ville où nous nous rendîmes, je trouvai pour mes débuts sept hommes, poids lourds vigoureux, déterminés à se procurer mes 100 dollars. La salle était pleine à craquer pour applaudir les champions locaux. Je dois dire qu'aucun ne tint plus d'une reprise. Je n'avais pas la moindre envie de leur livrer mon argent, gagné à grand'peine, aussi leur tenais-je tête et je ne les ménageais pas, oh ! certes non !

Au cours de ces séances, j'eus affaire à un homme terriblement gros et fort, doué d'un courage rare. Il avait battu tous les meilleurs des environs. Comme les autres, je le rossai d'importance avec des doublés du gauche à la mâchoire. Il ne manqua pas de s'étaler promptement par terre. Il avait reçu son compte abondamment. Je restai à trois pas de lui, jusqu'à ce que le referee ait donné sa décision, et je voyais le pauvre garçon lever les yeux tristement vers moi, comme s'il craignait que je ne le frappe à nouveau. La victoire me fut donnée naturellement. Mais mon adversaire demeurait à terre immobile, étendu de tout son long. Il ne donnait plus signe de vie :

— Fitzsimmons l'a tué, cria-t-on d'un coin de la salle.



Une course de taureaux fut organisée en notre honneur.

Une émeute suivit. J'étais en train de m'habiller. On vint m'annoncer les craintes que mon coup fatal avait provoquées, mais pendant ce temps-là, un ami de mon adversaire était monté sur le ring, l'avait observé et criait :

— Mais il n'a rien, il est sain et sauf !

Et de fait, il n'avait été qu'un peu brutalement atteint. On eut les plus grandes difficultés à le faire revenir à lui. Lorsque l'assistance sut qu'il n'était pas blessé, quelqu'un le prit à partie.

— Couard ! lui dit-il.

— Je suis tout de même le meilleur de tous ceux qui sont ici, répondit alors mon antagoniste, qui venait de reprendre ses sens.

Le premier combat que je donnai aux Etats-Unis, après mon arrivée des antipodes, fut disputé à San Francisco avec Billy Mac Carthy, le 29 mai 1890. Le vainqueur devait recevoir 5.000 francs, le vaincu 1.250.

Sur les conseils d'une personne, dont j'avais fait la connaissance sur le bateau, M, John D. Spreckles, membre de la famille multimillionnaire de ce nom, je pris pour entraîneur un boxeur poids léger, Jimmy Carrill. Dès les premiers jours de mon entraînement, je me rendis compte que je n'avais rien perdu de ma souplesse et de ma force. Mais je ne m'amusais pas : j'étais étranger au pays, je ne connaissais rien d'autre que le métier de forgeron et le moyen de me servir de mes poings de façon opportune.

Dans cette rencontre, je remplaçais Reddy Gallagher, qui, malade, ne pouvait matcher Mac Carthy. Mac Carthy était une sorte de cheval d'essai, comme nous disons, qui était chargé de montrer ce dont étaient capables les boxeurs étrangers.

Tandis que Mac Carthy pesait 81 kilos, je ne pouvais faire plus de 67 kilos, mais peu m'importait : j'étais, avant tout, empressé de montrer aux Américains ce dont j'étais capable. Je ne m'entraînai que pendant sept jours : c'était la première fois que je ne consacrais pas plus de temps à ma préparation.

Ce fut un beau combat, et nous nous donnâmes chacun une bonne punition. Mac Carthy connaissait toutes les ficelles du métier, mais il n'était pas aussi vite que moi. J'étais en excellent état, et je me contentais de surveiller tous ses mouvements pour bien m'assimiler son jeu. Puis, je commençai à frapper. Dans le troisième round, il était « groggy ». Je le jetai à terre. Il y resta quinze secondes et le gong sonna.

Il avait excédé de cinq secondes le temps admis, il devait être déclaré vaincu. Je retournai dans mon coin, sûr de la victoire. Mais l'arbitre n'annonçait pas mon succès. J'allai le trouver et protestai. Il ne voulut rien entendre, et quand la minute fut terminée, il s'écria :

— Times,

au lieu de se rendre à mes objections.

Mac Carthy sauta et vint pour continuer le match. Sûr de moi, je consentis à en prendre mon parti ; mais, je me promis de mener la vie dure à mon adversaire. A chaque seconde de chaque round les coups pleuvaient sur Mac Carthy. C'était une honte pour lui. Il essaya de me porter le *pivot* (coup spécial surnommé swing de La Blanche). Mais tandis qu'il tournait pour atteindre son but, je l'attaquais et l'envoyais à terre.

A la huitième reprise, sa face ressemblait à un beefsteack. Mon antagoniste murmura à mon oreille :

— Bob, laissez-moi 60 livres et je tombe knock-out, je ne puis plus...

— Bien, Billy.

Et la grêle continue. Je me précipite sur lui et le tiens comme un tigre. Mais j'étais triste pour lui et je lui lançai le coup du knock-out, au moment où le gong allait sonner. Il le sauva. A la fin de la minute, j'étais déjà au centre du ring que lui, au prix des plus grands efforts, se soulevait péniblement de sa chaise. Ses seconds voulaient le faire abandonner. Mais il refusa et la danse continua. J'allais l'abattre à mes pieds lorsque le referee annonça :

— Fitzsimmons vainqueur !

La police arrêtait le combat.

Le lendemain, j'allai au club pour toucher la bourse. Le secrétaire me dit :

— Je vous retiens 60 livres que vous devez remettre à Billy Mac Carthy le perdant.

— Non, c'est dix livres. Il devait toucher 50 livres, cela fait 60 livres en tout. Retenez-moi seulement dix livres.

Mais Mac Carthy n'admettait pas que je lui donne de l'argent et, finalement, après plus d'une heure de discussion, ce fut le Comité qui accepta de remettre le supplément à mon adversaire, et de me donner le montant intégral de mon gain.

Un autre Australien que je battis aux Etats-Unis fut Dan Creedon, qui avait défait tous les poids moyens et beaucoup de poids lourds d'Angleterre et d'Australie.

Aussitôt après son arrivée, il s'était mis entre les mains d'un organisateur de tournées théâtrales qui faisait annoncer partout que « Fitzsimmons avait peur de lui ». Je ne connaissais pas Creedon. Mais cela suffisait pour me le faire rencontrer coûte que coûte. Je signais un contrat pour 1.000 livres, alors que très facilement j'aurais pu en trouver un de cinq mille.

Le combat fut disputé à l'Olympic Club de la Nouvelle-Orléans le 26 septembre 1894.

Chaque jour, je faisais sept milles et demi aux environs de la ville. Sur ces entrefaites, je contractai la malaria et comme conséquence de ce mal, un énorme abcès se forma à mon oreille gauche. De plus, l'avant-veille du combat, en m'exerçant à sauter au tremplin dans un gymnase, je me foulai la cheville.

Le matin du combat, je passais dans la rue, lorsqu'un monsieur Léon Lamont sortit d'un restaurant dont il était propriétaire et me dit :

— Monsieur, Dan Creedon, le colonel Hopkins et Parson Davis sont dans mon restaurant et je leur ai parié un bon dîner que vous serez vainqueur. Creedon déclare qu'il vous knock-outera au second round. Il ajoute même que ce sera avec un hook du gauche.

— Rentrez chez vous, répondis-je, et pariez votre restaurant, en tant que maison de commerce et qu'immeuble, que non seulement je triompherai de Creedon, mais que ce sera dans le second round d'un hook du gauche, comme il croit le faire pour moi.

Lorsque je pénétrai dans le ring, je n'eus qu'une pensée : protéger mon oreille gauche et, comme il arrive toujours, le premier coup que je reçus de Creedon fut porté à cet endroit sensible. Ce fut d'ailleurs le seul que j'eus à encaisser. Et, merveille des merveilles, l'abcès creva et je fus aussitôt soulagé. Mon adversaire s'avança ensuite sur moi pour me frapper à l'estomac. J'esquivai en sautant rapidement de côté et en rentrant du gauche. Puis je fis du beau travail.

A la dixième seconde du second round, je lançai un hook du gauche très court à la mâchoire, que je doublai à l'œil, je lui cassai une dent canine et l'endormis pour quatre heures.

Je l'ai échappé belle à la Nouvelle-Orléans, à l'époque où je m'entraînais pour mon premier match dans cette ville, match que je livrai à Arthur Upham, le 28 juin 1890.

Oui, je fus aux prises, un soir, avec deux alligators. N'étant pas encore habitué au climat, abruti par la terrible chaleur et les moustiques énervants pendant toute une nuit, je finis par arracher mes draps et m'en aller prendre un bain pour calmer mon corps tout égratigné.

Je sors, je vais à la rivière et je saute dans l'eau en plongeant du pont qui était à cinq mètres de haut. Tout à coup j'aperçois deux monstrueux alligators qui se lancent à ma poursuite. Je crois ma fin arrivée, ne me sentant nullement la force ni la science nécessaires pour matcher l'un et l'autre. Vous dire comment j'échappai me serait impossible, le principal est que j'en sois revenu.

La nuit suivante, je résolus de me venger de la terreur que j'avais ressentie. Je pris mon revolver et j'attendis patiemment la venue de deux alligators pour les tuer. J'ignore si c'étaient ceux de la veille, mais j'étais heureux de me venger.

Le jour de mon match avec Upham, je télégraphiai à mes amis de San Francisco : « Vainqueur en cinq reprises. » Lorsque je montai sur le ring, mon adversaire chantonnait en me regardant.

(A suivre) ROBERT FITZSIMMONS.

(Traduction et adaptation par Jacques Mortane.)

LA GRANDE SEMAINE DES ALPES

Un bobsleigh en vitesse.

Les pistes de bobsleigh de Chamonix glissent à merveille. Le Chamois *vient de faire le parcours en 1 m. 17, battant de 3 secondes le record local.*

Du 31 janvier au 7 février se déroulera la grande Semaine des Alpes, à laquelle prendront part les champions les plus réputés des sports d'hiver.

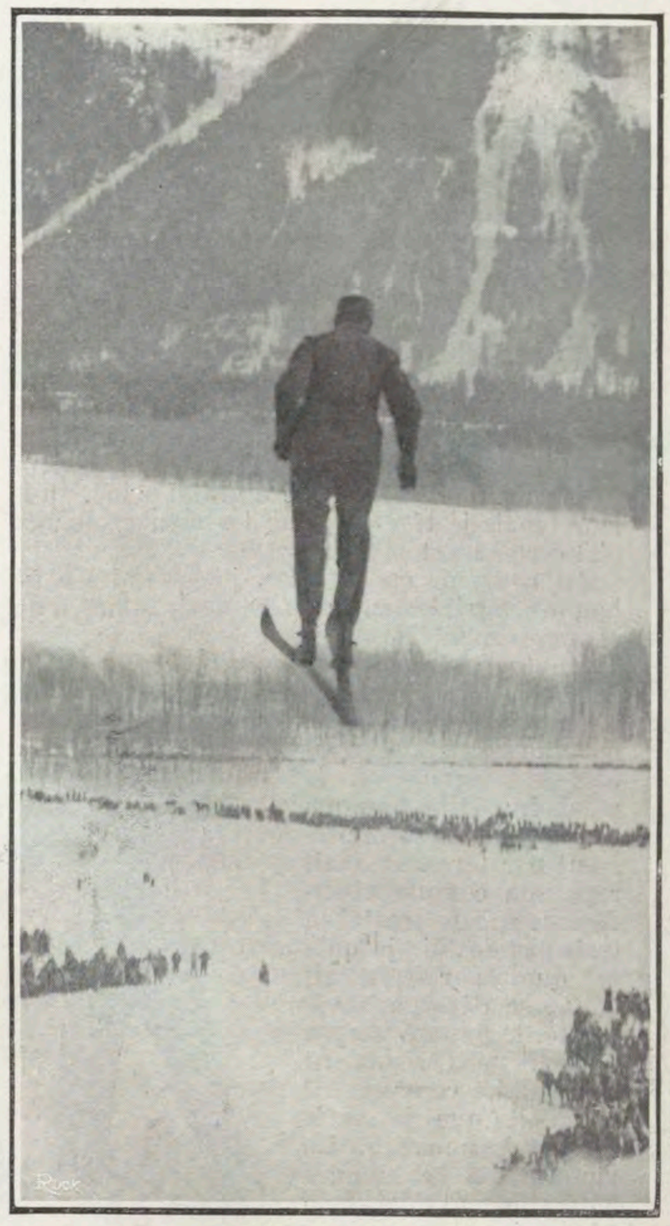
CHAQUE année, les sportsmen attendent avec une impatience fébrile les grandes épreuves de sports d'hiver. Mais cette importance se mêle d'une certaine appréhension : la neige sera-t-elle suffisante ? la piste permettra-t-elle d'établir des records ?

Avec les Alpes, point de ces craintes, point de ces inquiétudes. On sait que le terrain sera très propice aux prouesses athlétiques. C'est pourquoi ceux qui veulent assister au merveilleux spectacle offert par les bobsleighs en vitesse ou les skieurs dans leurs sauts se rendront à la grande semaine des Alpes, organisée par notre excellent confrère l'*Auto*, sous le patronage de l'U. S. F. S. A. et avec le concours du Club Alpin et des Syndicats d'Initiative, du 31 janvier au 7 février.

Une caravane partira de Paris. Elle comprendra trois catégories : le prix de la première est de 220 francs, celui de la seconde, 170 francs, enfin 130 francs, celui de la troisième. Le train spécial ne comporte pas de troisièmes. Ces prix comprennent le voyage complet, c'est-à-dire le parcours de Paris-Aix-les-Bains, Aix-Mont Revard et retour, Aix-Annecy, Annecy-Thônes et retour, Thônes-La Clusaz et retour ; Annecy-Lovany, Gorges du Fier et retour ; tour du lac ; Annecy, Le Fayet, Saint-Gervais, Chamonix : Chamonix, Servoz, Gorges de la Diosaz et retour. Enfin les participants à la Grande Semaine auront droit à 50 0/0 de réduction sur le trajet Chamonix-Paris jusqu'au 14 février inclus. Les inscriptions sont reçues jusqu'au 20 janvier.

Quant aux épreuves sportives, elles constitueront un véritable championnat du monde : pour le hockey seront en présence des équipes de Paris, de Londres, de Berlin, de Bruxelles, de Suisse et de Bohême. Il y aura du sport, du beau sport dans un site idéal.

F. M.



Un saut de Hansen.

Le champion du monde Hansen sera parmi les concurrents des épreuves de Chamonix. Peut-être battra-t-il ses records de longueur...

GRAND CONCOURS RÉSERVÉ AUX ABONNÉS

des publications PIERRE LAFITTE & Cie.

150.000 francs de Prix.

LA *Vie au Grand Air* est heureuse d'annoncer à ses abonnés qu'un grand nombre d'entre eux vont pouvoir bénéficier d'une aubaine qui leur permettra d'orner leur salon, leur chambre ou leur bureau d'une belle composition artistique.

Les Publications Pierre Lafitte et Cie ont décidé, en effet, de faire profiter leurs abonnés d'un avantage sans précédent. Elles leur offrent, gratuitement :

1.500 toiles, aquarelles et dessins

(d'une valeur minima de 100 francs chacun.)

Il n'est pas besoin de faire l'éloge de ces illustrations ; ce sont les originaux des gravures que nos lecteurs ont admirées dans nos magazines et revues : *Vie au Grand Air*, *Je sais tout*, *Femina*, *Musica*, *Fermes et Châteaux*.

A partir d'aujourd'hui, un concours est ouvert, qui désignera les 1.500 lauréats. Nous en avons pris le sujet dans la récente circulaire ministérielle, qui autorise l'affranchissement à cinq centimes de toute carte postale illustrée ne portant pas plus de cinq mots, quels qu'ils soient (non compris, bien entendu, la suscription, le nom et l'adresse de l'envoyeur).

Si le nombre des mots est rigoureusement limité, celui des lettres qui y entrent ne l'est pas, et nous avons pensé qu'il serait curieux de connaître la plus longue phrase, écrite en français, qu'il est possible de transmettre par la poste, avec la taxe minima.

Nous demandons donc aux abonnés de la Vie au Grand Air *de bien vouloir nous envoyer sur une carte postale illustrée, affranchie à cinq centimes, une phrase de cinq mots, à leur choix, présentant, avec le plus de lettres possible, un sens précis sous une forme correcte.*

Les envois seront classés d'après le nombre des lettres qu'ils contiendront.

RÈGLEMENT

1° Nul mot n'est exclu, s'il fait partie du vocabulaire usuel ; les noms propres sont permis.

2° Pour les envois ayant le même total de lettres, la priorité sera donnée à ceux qui renfermeront le ou les mots les plus longs.

3° Le jury de concours prendra sur lui d'attribuer un rang, selon le degré de perfection de la phrase envoyée, aux réponses qui auront à la fois le même total de lettres et les mêmes longueurs dans les mots.

4° Nous n'admettons pas à concourir les envois qui ne présenteraient aucun sens ou qui consisteraient en une énumération de mots isolés.

5° Il va sans dire que nous écarterons aussi les phrases dont la construction serait manifestement vicieuse.

6° Nous refuserons toute carte qui comprendrait plus de cinq mots réglementaires ou qui ne serait pas illustrée.

7° Il est recommandé de choisir une carte postale dont le verso seul puisse recevoir la correspondance. Comme signature, le nom et l'adresse de l'abonné, écrits au bas très lisiblement.

8° La suscription, c'est-à-dire l'adresse du destinataire, mise au recto, devra être ainsi libellée :

PUBLICATIONS PIERRE LAFITTE ET Cie
Concours des Originaux
Casier n°
90, Avenue des Champs-Elysées, PARIS

Nous allons évidemment recevoir des milliers et des milliers de réponses. Pour aboutir à un classement rapide, nous demandons à chaque concurrent de bien vouloir compter le nombre des lettres dont se compose la phrase qu'il envoie et d'inscrire ce nombre, en chiffres, à la suite des mots *Casier n°* , indiqués dans le modèle que nous avons pris soin de reproduire ci-dessus.

Nous pourrons ainsi, dès l'arrivée, répartir dans l'ordre numérique, sans trop de peine, les monceaux de cartes qui vont nous parvenir, et procéder plus vite à leur vérification.

Ce concours sera clos le 30 mars.

Imprimerie de *la Vie au Grand Air*, Paris, H.-L. MOTTI. *Le Gérant :* CAMILLE LECESTRE.